الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الجزائر
معهد الحقوق والعلوم الاقتصادية

نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري

بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير
فرع: العقود والمسؤولية

من إعداد الطالبة:
حامي حياة

تحت إشراف:
الأستاذ صبحي عرب

السنة الجامعية : 1996

بسم الله الرحمن الرحيم

" و الذي خلق الأزواج كلها و جعل لكم من الفلك و الأنعام ما تركبون "

سورة الزخرف

الإهداء

إلى روح والدي طيب الله ثراه

إلى والدتي العزيزة أطال الله في عمرها

إلى من آزرتني و ساعدتني،

شقيقتي فريدة و التي أعترف بجميلها ما حييت

إلى كل أشقائي و شقيقاتي

مقدمة

إنّ الفضل في الإزدهار المادي الذي تعرفه البشرية اليوم ليس وليد التطور الصناعي فحسب، و لكنه وليد التطور في مختلف أنواع وسائل النقل.

وقد لعبت السفينة بصفتها أداة للنقل المائي دورا كبيرا لا يستهان به، إذ كان لها الأثر البالغ في تقريب الهوة بين الشعوب حين سهلت إنتقال السلع عن طريق التبادل التجاري بين الدول، و تأدية الخدمات للأشخاص عن طريق تمكينهم من الوصول إلى مختلف بقاع العالم.

و كانت السفينة في أول عهدها بسيطة البناء، بطيئة الحركة، تعتمد في إبحارها على الأشرعة أو التجديف، فلم تكن هناك عمارات بحرية ضخمة كتلك التي نعرفها اليوم.

ولقد أصبحت السفن اليوم منشآت ضخمة، فلم يعد بناؤها أمرا هينا بل أصبحت صناعتها تتطلب فنيات و تقنيات راقية وورشات ذات سمعة دولية، يشرف عليها أخصائيون، يزودونها بكل الوسائل اللازمة للإبحار، حتى يتسنى لها ممارسة نشاطها البحري بكل أمان.

و لم يتوقف نمو و تطور صناعة السفن من حيث حجمها وسعتها، بل بالموازاة كانت كل دولة تعمل على إخضاع سفنها لنظامها و أحكام قانونها الخاص ووضعها تحت إشرافها الإداري و لسيادتها، قصد توفير الحماية اللازمة لها أينما كانت.

إنّ السفينة كانت ومازالت الأداة الرئيسية للمبادلات التجارية بين الدول، خاصة تلك التي لها مطلات على البحار أو المحيطات، و لا يتحقق نمو و إزدهار هذه المبادلات التجارية إلا بإنشاء أسطول تجاري بحري محكم قادر على تأدية الخدمات المنوطة به، حيث يستطيع أن يؤمن للدولة إستقلالها الإقتصادي عن طريق السماح لها بمباشرة مبادلاتها التجارية و تصدير سلعها بكل حرية.

و عليه لم تدّخر الجزائر جهدا لتدعيم أسطولها البحري منذ فجر الإستقلال، حيث سارعت إلى الإنضمام إلى المعاهدات الدولية و إصدار القوانين التي تنظم نشاط أسطولها التجاري البحري، حتى تجعله في مستوى متطلبات العصر سواء على المستوى الوطني أو الدولي.

فبعد الإستقلال مباشرة تم إصدار المرسوم رقم 63-345 المؤرخ في 1963/09/11 و المتضمن إنضمام الجزائر إلى مختلف الإتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الحياة البشرية في البحر،[1] و الإتفاقية

---

[1] و قد تم التوقيع عليها بلندن بتاريخ 10 مارس 1948 و 17 جوان 1960.

الدولية الخاصة بإنشاء هيئة دولية إستشارية للملاحة البحرية[1]، و من جهة أخرى عملت الجزائر على تهيئة أرضية قانونية في مجال الملاحة البحريةو كان أول ما قامت به هو إصدار المرسوم رقم 63-81 المؤرخ في 5 مارس 1963 و المتعلق بجزأرة السفن رغم أنها لم تكن تمتلك أية سفينة تجارية أنداك، إذ إقترن رحيل الإستعمار الفرنسي من الجزائر برحيل كل السفن التي كانت راسية بالموانئ الجزائرية على أساس أنها ملكية فرنسية.

و لم تقف المجهودات الجزائرية في هذا الشأن عند فجر الإستقلال، بل تواصلت بإصدار القانون البحري بموجب الأمر رقم 76-80 في 1976/10/23 و ذلك قصد تجهيز السفينة بالأحكام و النصوص التي تخول لها ممارسة ملاحتها بصفة قانونية أينما كانت، سواء في الإقليم الوطني أو في أعالي البحار أو في المياه الإقليمية الأجنبية دون أن يعترض طريقها أي معترض.

و حتى يتسنى لها الإستفادة من هذه الأحكام خصّت السفينة بنظام التسجيل، و ذلك بإعداد السجل الجزائري لقيد السفن الجزائرية و تخصيص بطاقة منه لكل سفينة تدرج فيها كافة البيانات المتعلقة بها كإسمها، و إسم مالكها و سند ملكيتها و حمولتها و الرهون المترتبة عليها، بإعتبار أن قيد السفينة بالسجل الجزائري لقيد السفن يحقق لها الإنتساب القانوني للدولة الجزائرية و تكوين صورة صادقة عن وضعيتها القانونية رغم تنقلاتها المختلفة، و شهر مختلف التصرفات الواردة عليها.

و بناء على ما تقدم حاولنا من خلال طيات هذا البحث تسليط الضوء على نظام تسجيل السفن و آثاره في القانون الجزائري، و كان الدافع من وراء ذلك :

- محاولة الوصول إلى تحديد نظام تسجيل السفن في الجزائر، فهل ذهبت الجزائر إلى قيد تسجيل السفن بشرط الجنسية الوطنية متبنية بذلك النظام الوطني لتسجيل السفن (système national de l'immatriculation)، أم ذهبت إلى عدم قيد تسجيل السفن بشرط الجنسية الوطنية متبنية بذلك النظام الحر لتسجيل السفن (système libre de l'immatriculation).

- إقتصار مختلف الدراسات و الأبحاث إن لم نقل جلّها، البحث في نظام تسجيل العقار و قيده دون نظام تسجيل السفن و عليه يجب أن نلتفت إلى البحث في نظام تسجيل السفن قصد معرفة معالمه، خاصة و أنه حسب القاعدة العامة أن التسجيل أو القيد يرد على العقار دون المنقول بسبب

[1] و قد تم التوقيع عليها بجنيف بتاريخ 6 مارس 1948.

ثباته في الأرض، و أن التصرفات الواردة عليه لا يمكن شهرها إلا بالتسجيل أو القيد، أما المنقولات فيتعذر تنظيم وسيلة شهر التصرفات الواردة عليها بالتسجيل لسرعة تداولها من يد لأخرى و نقلها من مكان لآخر[1]، و عليه كان إخضاع السفينة بإعتبارها منقولا لنظام التسجيل كالعقار يعد خروجا عن القواعد العامة.

و ما شدّني إلى البحث في هذا الموضوع، فضلا عما ذكر، جدية المجهودات الوطنية في تدعيم الأسطول التجاري البحري، حيث أن مختلف مشاريع التنمية الوطنية و منذ عام 1969 عملت على إنشاء أسطول بحري قادر على المشاركة في إنماء الإقتصاد الوطني و الممارسة الفعلية في التجارة الخارجية، فبعد أن كانت الجزائر تمتلك عام 1964 سفينة واحدة، وصل عدد سفنها عام 1989 إلى 72 سفينة تجارية و بحمولة إجمالية تقدر بـ 997.119.68 طنا[2] [3] .

و الجدير بالذكر هنا أننا نولي في دراستنا هذه أهمية خاصة لنظام تسجيل السفن التجارية (المخصصة للنقل) مع الإشارة في صلب الموضوع إلى سفن الصيد و سفن النزهة[4] و يرجع ذلك إلى الأهمية الخاصة التي تحظى بها السفينة التجارية في نصوص القانون البحري، و ليس يعني أنّ التسجيل يقتصر على السفن التجارية فحسب، بل إن التسجيل طبقا للقانون الجزائري يشمل سفن الصيد و سفن النزهة و حتى سفن خدمة المرافئ.

و حتى يمكن الإلمام بموضوع هذا البحث تعين علينا تقسيمه على النحو التالي :

مبحث تمهيدي : ماهية السفينة و أهمية تسجيلها .

الفصل الأول : شروط و إجراءات تسجيل السفينة و أسباب شطبها.

الفصل الثاني : آثار تسجيل السفينة و تحديد مكانة نظام تسجيل السفن.

---

[1] د. عبد الفتاح عبد الباقي، نظرية الحق، الطبعة الثانية، القاهرة، مطبعة النهضة الجديدة، 1965، ص 272.

[2] وضعية الأسطول التجاري البحري الوطني، دراسة غير منشورة، عن وزارة النقل مديرية البحرية التجارية، أكتوبر 1989، ص 1.

[3] و حسب المعلومات المستقاة من ميناء الجزائر، مكتب الأعمال البحرية، أن السفينة التي كانت تمتلكها الجزائر عام 1964 أطلق عليها إسم طارق و كانت هبة من اليابان.

[4] للتذكير قد تمارس سفن الصيد الملاحة التجارية إذا تعلق الأمر بإستغلال سفن الصيد، في الصيد البحري التجاري، كما قد تمارس سفن النزهة الملاحة التجارية إذا تعلق الأمر بإستغلال سفن النزهة بغرض الحصول على الربح.

مبحث تمهيدي

ماهية السفينة و أهمية تسجيلها

تعتبر السفينة أساس النقل البحري و الأداة الرئيسية للملاحة البحريةو المحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري بصفة عامة.

و قد إختلفت التشريعات و أراء الفقه و أحكام القضاء في تعريفها، و في تحديد ماهيتها، إلا أنها إتّفقت في مجملها على تخصيصها للملاحة البحرية بكافة أنواعها، كملاحة الصيد، و ملاحة النزهة، بإعتبار أن القانون البحري يمتد تطبيقه على السفينة أيا كانت كيفية إستغلالها.

وقد حظيت السفينة بأهمية خاصة جعلتها تنفرد بنظام خاص بها يميزها عن سائر الأموال المنقولة.

و من مظاهر هذه الأهمية هو وجوب تسجيلها في سجل خاص، و هذا ما ذهبت إليه كل الدول.

إلا أنّ إختلاف الظروف الإقتصادية و السياسية لكل دولة جعلتها تستقل في تبني النظام الذي يتماشى و إمكانياتها.

و عليه ذهبت بعض الدول إلى تبني النظام الحر لتسجيل السفن (التسجيل المفتوح) و بمقتضاه السماح بتسجيل السفن بسجلاتها مهما كانت جنسية مالكيها، و دون قيد أو شرط ماعدا بعض التنظيمات المرنة.

إلا أن غالبية الدول ذهبت إلى تبني النظام الوطني لتسجيل السفن و هو قصر تسجيل السفن بسجلاتها إلا على السفن الوطنية، أي السفن التي تتوافر فيها الشروط الجنسية الوطنية، و بذلك كان التباين بين كلا النظامين ظاهرا و لتوضيح كل هذا تعين علينا تقسيم هذا **المبحث** إلى **مطلبين :**

المطلب الأول : ماهية السفينة.

المطلب الثاني : أهمية تسجيل السفينة.

المطلب الأول
ماهية السفينة

إنّ تحديد المعنى القانوني للسفينة يقتضي تحديد مختلف الخصائص و المواصفات الواجب توافرها في منشأة ما حتى يمكن إضفاء صفة السفينة عليها، و متى إعتبرت سفينة فإنه يتعين توضيح طبيعتها القانونية، فهل يمكن إعتبارها مال منقول يتمتع بكل مميزات و أحكام المنقول أم هي مال منقول ذو طبيعة خاصة.

الفرع الأول : تحديد المعنى القانوني للسفينة

إنّ مصدر لفظ السفينة لغة هو السّفْنُ أي القشر، و سَفن الشيء معناه قَشره، و السفينة الفلك لأنها تَسْفِنُ وجه الماء أي تَقشره، و قيل لأنها تَسْفِنُ الرمل إذا قلَّ الماء، و قيل سميت السفينة سفينة لأنها تَسفن على وجه الأرض أي تَلزق بها، و الجمع سفائن و سفنٌ و سفِين[1].

ولقد جرت العادة على إستعمال إصطلاح سفينة NAVIRE على العائمة أو المنشأة أو العمارة التي تقوم بالملاحة في البحر، و إستعمال لفظ المركب أو الباخرة BATEAU على العائمة التي تقوم بالملاحة في النهر[2] .

أما بالنسبة للتعريف القانوني للسفينة، فنجد معظم التشريعات قد خلت من وضع تعريف قانوني لها يجمع كل خصائصها و مميزاتها تاركة تلك المهمة للفقه و القضاء.

و بذلك يتعين علينا تحديد الخصائص الواجب توافرها في أية آلية أو عمارة حتى يمكن إعتبارها سفينة، و بالتالي إخضاعها لنظام التسجيل.

لقد تبنى الفقه و القضاء الفرنسي تعاريف مختلفة للسفينة فعرفها (دانجون-DANJON) بأنها المنشأة التي تستخدم للسير في البحر.[3]

و عرفها (جيدل-GIDEL) بأنه لا تعد كل منشأة عائمة سفينة و إنما تعتبر سفينة كل منشأة مهما كانت أبعادها و تسميتها قادرة على التحرك في الأجواء البحرية دون الأماكن الأخرى

---

[1] الإمام العلامة أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم إبن منظور الإفريقي المصري، لسان العرب، المجلد الثالث عشر بيروت، دار بيروت للطباعة و النشر، 1956، ص 209-210.

[2] د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري دراسة للقانون المصري و قوانين البلاد العربية مقارنة بالقانونين الفرنسي و الإنجليزي، القاهرة، الناشر دار النهضة العربية، 1969، ص 40.

[3] د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، الأسكندرية، المكتب المصري الحديث للطباعة و النشر، 1970، ص 55.

و هي مجهزة و ذات طاقم خاص بها لتأدية الخدمات التي أنيطت بها[1] .

وقد عرفها (روديير – RODIERE) بأنها منشأة تطفو على سطح الماء و ذات طبيعة منقولة و معرضة للأخطار البحرية[2].

و عرّفها القضاء الفرنسي بأنها عمارة تتعرض للأخطار البحرية و لا يكفي أن تتعرض للأخطار البحرية بل يجب أن تواجهها.[3]

فجل هذه التعاريف و إن إختلفت في صياغتها، فإن كل تعريف يركز على عنصر لم يركز عليه تعريف آخر، فاعتبر دانجون – Danjon السفينة كل منشأة تسير في البحر مركزا بذلك على عنصر البحر مهما كان حجمها أو وصفها، إلا أنه لا يمكن إعتبار الزوارق و القوارب الصغيرة المستعملة في الشواطئ للنزهة سفنا لمجرد أنها تستخدم للسير في البحر.

و بالنسبة لتعريف جيدل-GIDEL فإنه أضاف للتعريف الذي سبقه فكرة تجهيز السفينة، فحتى يمكن إعتبار منشأة ما سفينة يجب أن تكون مجهزة لتأدية الخدمات التي أنيطت بها و قادرة على التحرك في الأجواء البحرية، إلا أنه لا يمكن إعتبار منشأة ما سفينة لمجرد أنها مجهزة، و تتوفر على طاقم معين، بل يجب أن تكون مخصصة للملاحة البحرية بصفة فعلية و إعتيادية.

أما القضاء الفرنسي فقد ركز على عنصر قدرة السفينة على مواجهة الأخطار البحرية، فحتى و لو أنه يمكن إعتبار عنصر قدرة السفينة على مواجهة الأخطار البحرية من العناصر الهامة و التي تبين مدى صلاحية السفينة للقيام بالملاحة البحرية من حيث بنائها و عدّتها، إلا أنه لا يعد العنصر أو الخاصية الوحيدة التي يجب الوقوف عندها قصد تحديد معنى السفينة.

إنّ هذه التعاريف و إن وفّقت في إظهار خاصية من خصائص السفينة كخاصية الإنتقال في البحر، و خاصية تجهيز السفينة و تطقيمها، و خاصية القدرة على مواجهة الأخطار البحرية، إلا أنها لم توفّق في الوصول إل تعريف جامع و مانع يشمل كل خصائص السفينة.

و لم يول المشرع الفرنسي أي إهتمام لتعريف السفينة، و يرجع ذلك إلى إهتمام رجال القانون بفكرة التفرقة بين عمارات البحر و البواخر من حيث قيامها بالملاحة بدلا من الإهتمام

---

[1] Olivier de Ferron, Le Droit international de la Mer, Tome I, Paris, Librairie Minard, 1958, p 87.

[2] J.C.P Commercial par Emmanuel du Pontavice et Patricia Cordier, Navire et autres Bâtiments de mer, fascicule 1045; 1991, P 4.

[3] René Rodiere - Martine Remond Gouilloud, La Mer Droit des Hommes ou Proie des Etats, éditions A, Pédone, 1982, P22.

بتعريفها، فاعتبروا الأولى تقوم بالملاحة البحرية و الثانية بالملاحة النهرية، و أن السفن هي عبارة عن منشآت لا تثير في الواقع إشكالات حادة، كونها إما وسيلة نقل أو صيد أو نزهة[1].

و مع ذلك عرفتها المادة الأولى من القانون الصادر في 1942/04/1 و المتعلق بشهادات الملاحة البحرية على أنه تعتبر سفينة كل آلية تقوم بالملاحة البحرية التجارية، أو ملاحة الصيد، أو ملاحة النزهة، إلا أن القضاء الفرنسي رفض هذا التعريف بإعتباره محدودا بالمجال الذي تضمنته النصوص و لا يمكن تعميمه.

و أما القضاء و الفقه المصري فقد إستقرا على تعريف السفينة بأنها المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد[2].

إلا أن القانون البحري المصري قد خلا من النص على تعريف السفينة شأنه في ذلك شأن القانون الفرنسي، إلا أنه مع ذلك نصت المادة الأولى من القانون الصادر عام1960 و الخاص بشأن سلامة السفن على تعريف السفينة بأنها كل شيء عائم[3]، إلا أنه يجب أن يظل هذا التعريف خاصا بالقانون الذي أورده و لا يؤخذ به في تطبيق قوانين أخرى، ومن جهة أخرى لا يمكن إعتبار كل شيء عائم سفينة، فلا تعد من قبيل السفن المستشفيات و الفنادق العائمة، لأن غرضها الأساسي تأدية خدمات معينة و ليس القيام بالملاحة البحرية[4].

و قد عرفها القانون البحري الجزائري في نص المادة 13 منه على أنه"تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة، و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

لقد جاء نص القانون البحري الجزائري عاما في تعريف السفينة فاعتبر كل عمارة أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية سواء بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى سفينة

---

(1) J.C.P, op.cit, Fascicule, 1045, p4.

(2) د. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1988، ص 6.

(3) د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 39.

(4) يعرفها القانون البحري الليبي في المادة الأولى منه "السفينة هي منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها و تسميتها سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الكسب أم لم تكن" و عرفها القانون البحري التونسي في المادة الرابعة منه أن السفينة هي المركب المعدّ للملاحة البحرية.

دون إعتبار لحجمها و أبعادها، مركزا بذلك على معيار القيام بالملاحة البحرية، فكل عمارة أو آلية تقوم بالملاحة البحرية تعد سفينة حتى و لو كانت تقوم بملاحة مساعدة[1].

و بالرجوع إلى نص المادة 162 من القانون البحري فإن الملاحة البحرية تتضمن الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع و المسافرين، الملاحة المساعدة، الملاحة الخاصة بالصيد و ملاحة النزهة، ملاحة الإرتفاق الممارسة في البحر و الموانئ و الفرض بواسطة السفن المخصصة لمصلحة عمومية فقط بإستثناء السفن الحربية و سفن حراسة الشواطئ.

فحسب القانون الجزائري كل آلية أو عمارة تقوم بنوع من أنواع الملاحة السالفة الذكر، تعتبر سفينة، دون مراعاة لخصائص العمارة أو الآلية العائمة، أو لنوع ملاحتها سواء كانت تقوم بالملاحة البحرية بصفة أساسية أو بصفة ثانوية.

إلا أن صفة العمارة أو الآلية مع القيام بالملاحة البحرية لا يكفي لإعتبارها سفينة بل يجب أن تقوم بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد، و أن تكون قادرة على مواجهة الأخطار البحرية.

و في ظل هذه التعاريف المختلفة يمكن تعريف السفينة كما يلي :

تعدّ سفينة كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية بصفة إعتيادية و قادرة على الإنتقال في البحر و صالحة للملاحة فيه.

و بذلك يمكن إستخلاص أهم خصائص السفينة و التي يجب حصرها في :

1- أنها منشأة : إن إعتبار السفينة منشأة يفرض فكرة البناء، إذ السفينة تبنى في ورشات مخصصة لذلك، فكل آلية غير مبنية لا تعد سفينة، رغم أنها عائمة في البحر و مثال ذلك الألواح الشراعية Les planches à voile التي تستعمل للنزهة أو الرياضة.

فالبناء يفرض تركيب عدة قطع و أجزاء تكوّن في مجموعها منشأة مهمتها الطفو على سطح الماء قصد ممارسة الملاحة البحرية.

و ليست العبرة أن تكون المنشأة في صورة عمارة بحرية كبيرة الحجم أو في صورة آلية صغيرة تبنى في ورشات صغيرة.

2- أن تكون عائمة : إنّ خاصية أن تكون المنشأة عائمة تعني فكرة القدرة على الطفو فوق سطح

---

[1] و لم يعتبر القانون و القضاء الفرنسي آليات خدمة المرافئ سفنا كونها لا تعد وسائل العمل البحري، و تقوم بملاحة ثانوية و ليست مخصصة للقيام بالملاحة البحرية بصفة أساسية أنظر في هذا الشأن : J.C.P, op.cit fascicule 1045, p 8.

الماء، و بذلك يستبعد كل ما هو ثابت في مكان معين من البحر كالمنارات، و كل ما هو غير ظاهر على سطح الماء كالكوابل (cables)، و كل ما هو متحرك في أعماق البحر كالغواصات[1].

فكل منشأة غير قادرة على الطفو فوق سطح الماء لا تعد سفينة.

3- أن تخصص للملاحة البحرية بصفة إعتيادية : حتى تعتبر المنشأة العائمة سفينة يجب أن تخصص للملاحة البحرية على وجه الإعتياد، و هذه الخاصية هي التي تميز السفينة عن المنشآت الأخرى التي تطفو فوق سطح الماء، و ليست مخصصة للقيام بالملاحة البحرية لكونها مخصصة لأغراض أخرى، مثل الفنادق و المستشفيات و المدارس العائمة، و العائمات المستعملة في ردم الخلجان أو تسوية أرض الشاطئ و المنصات التي تنصّب على سطح الماء للتنقيب عن النفط و إستثماره.

و لكن إذا حدث و إن خصّصت هذه المنشآت للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد فإنها تكتسب وصف السفينة بغض النظر عن طريقة بنائها أو وسيلة دفعها.

و مفاد هذا الشرط أنّ المنشأة تكتسب وصف السفينة دون أن تقوم بالملاحة البحرية فعلا، متى ثبت أثناء بنائها أنها مخصصة للملاخة البحرية، و عليه تعتبر المنشأة سفينة و هي في ورشة البناء من لحظة تمام بنائها.

و لا يصدق وصف السفينة على المنشأة و هي في طور البناء، فلا تخضع بالتالي لأحكام القانون البحري الخاصة بالسفن إلا إستثناءا، و حيث يقرر المشرع ذلك صراحة كما هو الحال بالنسبة لإجازة رهن السفينة رهنا بحريا و هي في طور البناء، و هذا ما ذهب إليه القانون البحري الجزائري في نص المادة 3/56متماشيا بذلك مع ما ذهبت إليه أغلب التشريعات، حيث نصت هذه المادة على أنه يمكن رهن السفينة عندما تكون قيد الإنشاء، و قد أيدت الإتفاقية الدولية الخاصة بالإمتيازات و الرهون البحرية هذه الإجازة[2] و عليه لا ينجر عن هذا الرهن إكتساب المنشأة وصف السفينة و هي في طور البناء، لأن المشرع قصد منه تقوية الإئتمان البحري لا غير.

و لا يعارض هذا الرهن ما يقضي به القانون المدني على عدم جواز رهن الأشياء المستقبلة، لأن رهن السفينة و هي في طور البناء لا يعد رهنا على السفينة بإعتبار ما ستؤول إليه بعد تمام بنائها و إنما يقع الرهن على الأجزاء التي تمت من بنائها.

---

[1] J.P.C op.cit, fascicule, 1045, p.4

[2] أنظر المادة 6 من الإتفاقية الدولية الخاصة بالإمتيازات و الرهون البحرية الموقع عليها في 1967/05/27 ببروكسل

و لا يكفي لإعتبار المنشأة سفينة أن تخصص للملاحة البحرية فقط، بل يجب أن تخصص للقيام بالملاحة البحرية بصفة إعتيادية، فإذا قامت برحلة واحدة في البحر ثم غيرت نوع إستغلالها كأن تخصص للملاحة النهرية فإنها لا تعتبر سفينة، كما لا تفقد وصف السفينة إذا قامت أحيانا برحلات نهرية لأن العبرة بنشاطها الغالب و هو ممارسة الملاحة البحرية بصفة إعتيادية.

فالإعتياد هو الذي يحدد الوصف القانوني للمنشأة، دون إعتبار للغرض الذي خصصت له، فيستوي في ذلك أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية بقصد تحقيق الربح أم بقصد النزهة أو الصيد.

4- أن تكون قادرة على الإنتقال في البحر و صالحة للملاحة فيه : و هو أن تكون المنشأة قادرة على القيام بالملاحة في البحر بوسائلها الخاصة و أن تكون من حيث بنائها أهلا للقيام بمثل هذه الملاحة و لتحمل مخاطر البحر[1] .

و لا يكفي أن تكون قادرة على الطفو فوق سطح الماء، بل قادرة على القيام بالملاحة فعلا و أن تكون مستقلة لها بحارتها و تجهيزاتها الخاصة بها و ليست تابعة لغيرها، و قادرة على تحمل و مواجهة الأخطار البحرية، و تكون السفينة قادرة على مواجهة الأخطار البحرية إلا إذا كانت تتمتع بنوع من الإستقلالية، فإذا فقدت تلك الإستقلالية فلا يمكن أن نتصورها تواجه مخاطر البحر، بل تعد غير صالحة للملاحة فتصبح حطاما أو جسما عاديا يستعمل لأغراض غير الملاحة البحرية[2] .

و على هذا الأساس ذهب القضاء المصري إلى عدم إعتبار المنشآت التي تعمل داخل الميناء سفنا كالأرصفة المتحركة و سفن السحب و الإرشاد و قوارب الغطاسة و المراكب المعدة لنقل البضائع و الركاب من السفن إلى الأرض و بالعكس، و الطائرات المائية[3] [4] كونها غير قادرة على مواجهة أخطار البحر و لا تقوم بالملاحة البحرية.

غير أن القانون البحري الجزائري لم يترك مجالا للخلاف و الشك في إعتبار هذه الآليات

---

[1] القاضي ميشال خوري، المحامي أنطوان حداد، مشكلات النقل البحري و حلولها وفقا للعلم و أحدث الإجتهادات، 1959، ص 93.

[2] الأستاذ محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائري للعلوم القانونية الإقتصادية و السياسية ، العدد الأول لسنة 1995، ص 108.

[3] صالح الدين قورة، دراسة موجزة عن قانون عقد العمل البحري في التشريع المصري، مجلة العمل العربية ، العدد العاشر، ديسمبر 1977،ص 80.

[4] قضت محكمة النقض المصرية بأنه يخرج من نطاق القانون البحري كافة المنشآت العائمة التي تعمل داخل الميناء، على أنه من المسلم به أن سفن الإرشاد تقوم بالملاحة و تخضع للقانون البحري، أنظر في هذا الشأن محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 26.

سفنا عندما تقوم بالملاحة البحرية طبقا لعمومية نص المادة 13 منه أن كل عمارة أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية تعتبر سفينة.

و بالرجوع إلى نص المادة 162 من القانون البحري إعتبر الملاحة الخاصة بالإرشاد و الإنقاذ و الإسعاف و الصندل البحري ملاحة بحرية.

و يثور في هذا الصدد التساؤل حول ما إذا كان يتعين القول بصلاحية السفينة للملاحة البحرية أن تكون قادرة على الحركة بوسائلها الخاصة، أو بعبارة أخرى أن تستقل بأداتها المسيرة.

لقد ذهبت محكمة النقض الإيطالية أن قدرة السفينة على الحركة بوسائلها الخاصة المستقلة شرطا لإسباغ وصف السفينة على المنشأة العائمة[1] ، أما القضاء الفرنسي يميل إلى إقصاء وصف السفينة على المنشأة العائمة إذا لم تكن مزودة بوسيلة دفع خاصة بها تمكنها من السير في إتجاه معين[2] .

أما القانون الجزائري لم يجعل شرط قدرة السفينة على الحركة بوسائلها الخاصة شرطا لإعتبار العمارة أو الآلية سفينة بل ذهب في نص المادة 13 السالفة الذكر على أنه مهما كانت وسائل حركة العائمة فإنها تعتبر سفينة سواء كانت وسيلتها الخاصة، أو مقطورة بسفينة أخرى.

إلا أن قدرة المنشأة على الحركة بوسائلها الخاصة يعتبر ضروري لإعتبارها صالحة للملاحة و بالتالي لإسباغ وصف السفينة عليها، ذلك أن العبرة هو بكل منشأة على حدة و لا يستساغ القول بصلاحية المنشأة للملاحة لمجرد قدرتها على الطفو فوق سطح الماء، إذا لم تكن قادرة على الحركة بكل إستقلالية.

و تعتبر المنشأة سفينة من اليوم الذي تصبح فيه صالحة للملاحة إلى غاية اليوم الذي تصبح فيه غير صالحة للملاحة بصفة نهائية، فالصلاحية للملاحة هي التي تحدد مدة حياة السفينة، و قد نصت المادة 222 من القانون البحري على أن كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة من حيث قيامها بالملاحة و من حيث الغرض الذي خصصت له و من حيث تجهيزها.

---

[1] د.رفعت فخري أبادير، دروس في القانون البحري، القاهرة، دار الفكر العربي 1975، ص 51.

[2] J.C.P op.cit, Facicule 1045, p 8.

أ- أثر المراكب المستحدثة على التعريف التقليدي للسفينة : بعد الوصول إلى تعريف السفينة و بيان خصائصها يبقى السؤال مطروحا حول المراكب المستحدثة في النقل، و المقصود هنا المنزلقات الهوائية (les aéroglisseurs - Hover craft) و التي هي عبارة عن آليات نقل تسير منزلقة على وسادات هوائية نتيجة رد فعل الهواء، على اليابسة أو على سطح الماء دون إحتكاك بأيهما[1] ، فلا هي بالطائرة تحلق في أجواء الفضاء و لا هي بالسفينة تطفو على سطح الماء، و لا يجب الخلط بينها و بين المنزلقات المائية (Les hydroglisseurs) و التي تعتبر سفنا دون جدال عندما تواجه الأخطار البحرية[2] .

و على الرغم من أنه يجرى إستخدام هذه المراكب في أماكن متفرقة من العالم، و على الرغم من الأهمية الإقتصادية التي تحظى بها اليوم، فإنه ما زال التردد و التباين قائما حول تحديد طبيعتها القانونية و القواعد التي تنظم نشاطها.

فلا يمكن إعتبار هذه المراكب، (مراكب جوية – Aeronef) إذ أن إتفاقية شيكاغو الخاصة بالمراكب الجوية تشترط في المركب كي تطبق عليه أحكامها أن يُرفع على عدد معين من الأرجل، و يعلو على إرتفاع معين، و هذا ما لا ينطبق على هذا النوع من المراكب[3] ، و عليه هل يمكن إعتبارها سفنا طالما أنها لا تتمتع بمواصفات المراكب الجوية.

لقد ذهب القانون الفرنسي في بعض النصوص إلى إعتبارها سفنا و مثال ذلك المرسوم الصادر في 1980/02/29 و المتعلق بحقوق الملاحة و الرسو، إذ عدد هذا المرسوم هذه المراكب ضمن أنواع السفن، و كذا المرسوم الصادر في 1967/03/27 و المتعلق بتطبيق قانون الجمارك على هذا النوع من المراكب،حيث إعتبر هذا المرسوم هذه المراكب من قبيل السفن عندما تقوم بالملاحة البحرية و بالتالي يجب إخضاعها لأحكام قانون الجمارك المطبقة على السفن.

إلا أن الفقه الفرنسي رفض إعتبار هذه المراكب من قبيل السفن كونها لا تستطيع مقاومة الأخطار البحرية، خاصة إذا كانت أمواج البحر تصل إلى حد معين من الإرتفاع و كانت سرعة الرياح قوية جدا، كما قد ذهب بعض من الفقه الإيطالي إلى التوسع في تفسير تعريف السفينة طبقا لنص المادة 136 من تقنين الملاحة الإيطالي ليشمل هذا النوع من المراكب[4] .

---

[1] Rene Rodiere / Martine Remond - Gouilloud , op. Cit. P 22.

[2] Ibid.

[3] إتفاقية شيكاغو الخاصة بالمراكب الجوية الموقع عليها بلندن بتاريخ 1944/12/7.

[4] د. رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص 55.

كما ذهبت اللجنة البحرية الفيديرالية بالولايات المتحدة الأمريكية إلى إعتبار هذه المراكب من قبيل السفن لخضوعها لقواعد الرهن البحري.

و لما كان هذا الخلاف مرده، التقيد بالتقسيمات و التعاريف التقليدية المستقرة للسفينة و الطائرة، مع محاولة إخضاع هذه المراكب الحديثة إما للقواعد الخاصة بالطائرة، أو تلك الخاصة بالسفينة، ذهبت شركة (الليودز روجيستر- LIoyd's Register) إلى إعتبار هذه المراكب آليات متميزة تتمتع بتصنيف خاص، يستوجب إخضاعها لقانون خاص بها، كونها لا تعد من قبيل السفن و لا الطائرات [1] .

و عليه بادر المشرع الإنجليزي إلى إصدار قانون 1968/07/27 و الخاص بالمنزلقات الهوائية (Hovercraft-act)، فاعتبر هذا القانون أن هذه المراكب تخضع للقواعد المتعلقة بالسفن كالقواعد الخاصة بتسجيلها، أو ملكيتها، أو رهنها، و للقواعد المنظمة للملاحة البحرية عموما متى كانت تمارس نشاطها في البحر، و بذلك تخضع عامة لأحكام القانون البحري إذا تعلق الأمر بنقل البضائع، و إلى أحكام القانون الجوي إذ تعلق الأمر بنقل المسافرين[2] .

إنّ الحسم في إعتبار هذه المراكب سفينة أو طائرة بات أمرا ضروريا، خاصة و أن إستخدامها أصبح يثير مشاكل قانونية حادة، ومن جهة أخرى أصبحت هذه المراكب تتمتع بأهمية لا يستهان بها في الحياة الإقتصادية.

ب- ملحقات السفينة : السفينة منشأة مركّبة من عدة أجزاء ترتبط فيما بينها إرتباطا ماديا وثيقا، بحيث لا يمكن الفصل بينها دون إتلاف السفينة، مشكلة بذلك هيكل السفينة أو جسمها . Coque ou corps

و يعتبر هيكل السفينة هو الأصل الذي يبني في ورشات بنائها، تضاف إليه فيما بعد ملحقات أو توابع، منها ما هو ضروري لملاحتها و منها ما هو لازم لإستغلالها، كالأهلاب و السلاسل و قوارب النجاة و شباك الصيد، فمدلول السفينة لا يقتصر إذن على هيكلها فحسب، بل يمتد معناها القانوني ليشمل سائر ملحقاتها و توابعها اللازمة لملاحتها.

و لا يترتب على فصل هذه الملحقات عن هيكل السفينة أي إتلاف لها، إلا أنه لا يعتبر

---

[1] J.C.P, op.cit, fascicule 1045, p 10.

[2] Ibid.

الشيء من ملحقات السفينة إلا إذا كان موجودا بها و مخصصا لخدمتها بصفة معتادة، و عليه فالجهاز الذي يلحق بالسفينة على سبيل التجربة لا يعد من ملحقاتها، و على العكس يظل معتبرا من ملحقات السفينة الجهاز الذي يفصل عنها مؤقتا لإصلاحه، كما لا يقتصر مدلول ملحقات السفينة و توابعها عند كل ملحق أو تابع لها بإعتباره كيان مستقل قائم بذاته، بل يقصد بملحقات السفينة مجموعة أجزاء محددة قابلة للتغيير بالزيادة أو الإنقاص حسب الحاجة، فيستطيع مالك السفينة تغيير أو زيادة أو الإنقاص من ملحقات السفينة حسب الظروف، و مثال ذلك زيادة أو إنقاص عدد زوارق النجاة[1].

و قد إختلف الفقه حول تحديد ما يعتبر من ملحقات السفينة و ما لا يعتبر من ملحقاتها، فذهب رأي إلى إقتصار معنى ملحقات السفينة على الملحقات اللازمة لسيرها ولا يمتد إلى الأجزاء اللازمة لإستغلالها، و بذلك لا تعد شباك الصيد من ملحقات سفينة الصيد، كونها لازمة لممارسة الصيد دون السير، بينما يذهب رأي آخر إلى أنّ وصف السفينة يمتد إلى كل ملحقاتها حتى اللازمة لإستغلالها البحري بما فيها شباك الصيد[2]، و هو الرأي السليم، فيدخل في مفهوم ملحقات السفينة كل ما هو لازم لها سواء لسيرها أو إستغلالها ملاحيا، لأن السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها سواء كانت تلك اللازمة لسيرها أو لإستغلالها.

إن تحديد ما يعتبر من ملحقات السفينة له أهمية كبرى في مختلف التصرفات الواردة على السفينة كالبيع و الرهن، لأن هذه التصرفات تشمل كل ملحقاتها ما لم تستبعد بنص خاص في العقد، و لأجل ذلك يقال أن السفينة تكوّن ما يسمى بالوحدة القانونية entité juridique و تشبه إلى حد ما المحل التجاري[3] .

و عليه تنصهر ملحقات السفينة في الطبيعة القانونية للسفينة و تخضع لنفس نظامها القانوني، و لا تتغير الطبيعة القانونية للسفينة أونظامها القانوني لإنفصال هذه الملحقات عنها، و بذلك تخضع جميع هذه الملحقات لما تخضع له السفينة ذاتها من تصرفات، فبيع السفينة أو رهنها أو التأمين عليها يشمل أيضا ملحقاتها إلا إذا وجد إتفاق يفصل هذه الملحقات عن الأصل صراحة، و هذا

---

(1) Georges Ripert, Droit Maritime, Tome I, deuxième édition, Paris, Rousseau, collection Thaller, 1922, p 329.

(2) J.C.P, op.cit, Fascicule 1045, p 13.

(3) د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 45.

ما ذهب إليه القانون البحري الجزائري في نص المادة 52 منه على أن البيع الوارد على السفينة يشمل أيضا ملحقاتها بنصها على أنه "تصبح توابع السفينة بما ذلك الزوارق و الأدوات و عُدّة السفينة و الأثاث و كل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري" و كذا نص المادة 58 على أن الرهن البحري المترتب على كل السفينة أو جزء منها يشمل هيكل السفينة و جميع توابعها بإستثناء حمولتها ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك.

الفرع الثاني : الطبيعة القانونية للسفينة

أ- السفينة مال : إن السفينة مال يجوز إمتلاكه و إبرام كافة التصرفات القانونية عليه، و إذا كانت لهذا المال بعض خصائص الأشخاص فليس ذلك إلاّ نزولا على بعض الضرورات العملية و القانونية على السواء، و التي إقتضت تمييزه عن غيره من الأموال بعناصر تحدد ذاتيته و تكوّن في مجموعها ما يعد بمثابة الحالة المدنية للسفينة على ما سيأتي توضيحه عند تناول عناصر ذاتية السفينة.

و عليه فالسفينة ليست من الأشياء الخارجة عن التعامل بطبيعتها أو بحكم القانون، بل من الأشياء التي تدخل في دائرة التعامل و تكون محلا للحقوق المالية طبقا لنص المادة 682 من القانون المدني الجزائري على أنّ كل شيء غير خارج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون يصلح أن يكون محلا للحقوق المالية .

و الأشياء التي تخرج عن التعامل بطبيعتها هي تلك التي لا يستطيع أحد أن يستأثر بحيازتها كالهواء، و أما الخارجة بحكم القانون فهي أشياء يمكن حيازتها لكن القانون لا يجيز أن تكون محلا للحقوق المالية لأجل الصالح العام كالأسلحة غير المرخصة، أو الأشياء المخصصة لمنفعة عامة[1]، فطالما أن السفينة ليست من الأشياء الخارجة عن التعامل، فإنها تعتبرمالا يجوز إمتلاكه و أن يكون محلا لمختلف الحقوق المالية.

إلا أنه مع ذلك ذهب رأي إلى إعتبار السفينة شخصا معنويا يتمتع بكل الصفات التي تؤهله على أن يتحمل الإلتزامات و يكتسب الحقوق المالية، و قد أسس هذا الرأي نظرته على أن السفينة تولد بالبناء كما تولد الشركة بعقد الإنشاء، و لها إسم و موطن و جنسية، و تموت موتا طبيعيا إذا صارت حطاما، أو موتا حكميا إذا فقدت و مضت عليها مدة معينة يحددها هذا القانون[2] .

---

[1] د. محمد حسنين، الوجيز في نظرية الحق بوجه عام، الجزائر المؤسسة الوطنية للكتاب، 1985، ص 198.

[2] الأستاذ عبد الرحمن ملزي، القانون البحري، ملخص المحاضرات التي ألقيت على طلبة السنة الرابعة ليسانس، بمعهد الحقوق و العلوم الإدارية بن عكنون، جامعة الجزائر، عام 1986، ص 37.

كما ذهب المؤتمر الدولي للقانون البحري و الذي إنعقد في جنوة بتاريخ سبتمبر من عام 1892 إلى إعتبار السفينة شخصا قانونيا و يجب أن تتحمل كافة الإلتزامات المترتبة على إستغلالها دون مالكها[1] ، إلا أنه و لو كان لهذه الفكرة أصداء في القانون الأنجلو أمريكي، فإن الفقه اللاتيني يكاد يجمع على رفضها لأنه لا يستوي القول بأن السفينة شخص يتمتع بالحقوق، و شيء ترد عليه الحقوق، و بعبارة أخرى أنها تكون محلا للتنفيذ عليها ماديا و طرفا في الإلتزام في الوقت ذاته.

و قد كان للأراء التي تعترف للسفينة بالشخصية القانونية تأثير كبير في صياغة المادة الرابعة الفقرة الأولى من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقع عليها ببروكسل في 1924/08/25 إذ نصت على أنه لا يسأل الناقل و لا السفينة عن الضرر الذي يصيب البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا كان عدم صلاحيتها يرجع إلى عدم بذل الناقل الهمة أو العناية المعقولة لجعلها صالحة للملاحة قبل بداية رحلتها البحرية، يتضح من هذا أن واضعي هذه المادة قد قصدوا مساءلة السفينة في الدول التي تضفي تشريعاتها الشخصية القانونية على السفينة[2] .

و قد جاء موقف المشرع الجزائري واضحا في هذا الشأن، و لم يضف الشخصية القانونية على السفينة، لأن الأصل أن الشخصية القانونية، لا تثبت إلا للشخص الطبيعي أصلا، أو الشخص الإعتباري على سبيل المجاز و بنص تشريعي صريح، و قد عددت المادة 49 من القانون المدني الأشخاص الإعتبارية و لم يرد ذكر السفينة بين هذه الأشخاص، و لم يرد في نصوص القانون البحري كذلك ما يفيد أن السفينة شخص قانوني.

و عليه تبقى السفينة رغم تمتعها ببعض صفات الأشخاص ما لا ترد عليه الحقوق، و من أهم الأسباب التي جعلتها لا تتمتع بالشخصية القانونية هو إفتقارها إلى ذمة مالية، كونها تعتبر في حدّ ذاتها جزءا من ذمة مالكها، فهي بالتالي أقرب إلى ذمة التخصيص التي إبتدعها الفقه الألماني عن الشخصية القانونية.

ب- السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة : فإذا وصلنا إلى أن السفينة مال، و المتعارف عليه طبقا للقواعد العامة أن الأموال تنقسم إلى أموال منقولة و أموال عقارية، فأين هو موقع السفينة

---

[1] د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 51.

[2] الأستاذ عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 37-38.

بين هذين القسمين، خاصة و أن تحديد موقع المال له أهمية بالغة في إخضاعه للأحكام الخاصة به.

و لقد نصت المادة 683 من القانون المدني الجزائري على أن كل شيء مستقر بحيزه و ثابت فيه و لا يمكن نقله منه دون تلف فهو عقار و كل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول.

و لما كانت السفينة من الأشياء غير المستقرة بحيزها و ليست ثابتة فيه، و هي تنتقل من مكان لآخر دون تلف فهي تعد بذلك منقولا، و هذا ما أكدته المادة 1/56 من القانون البحري الجزائري على أنه تعد السفينة و العمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة.

و ترتيبا على ذلك تخضع السفينة كقاعدة عامة لأحكام المنقول، إلاّ أنه لإعتبارات خاصة بطبيعتها و بالأهمية التي تحتلها من الناحية السياسية و الإقتصادية قضت بإخراجها عن بعض أحكام المنقول و إخضاعها لبعض أحكام العقار.

و الجدير بالذكر أن هذا الخروج يجب أن يكون بنص صريح لأن القاعدة الأصلية أن السفينة مال منقول.

و من مظاهر خروجها عن قواعد المنقول و إقترابها من أحكام العقار، عدم سريان قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية عليها، إذ تتطلب هذه القاعدة لتطبيقها حسن نية الحائز وقت حيازته و إعتقاده أنه يتلقى المنقول من مالكه، و لما كان من الميسور التحقق من ملكية بائع السفينة بالرجوع إلى سجل السفن، فإنّ المشتري للسفينة من غير مالكها لا يخرج عن أن يكون سيء النية يعلم أنه يشتري من غير المالك، و ليس له أن يستند إلى هذه القاعدة لفقدانه شرط حسن النية[1].

زيادة على ذلك أن قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية تهدف إلى تيسير تداول المنقولات المادية، في حين أنّ السفن غير معدة للتداول كالمنقولات العادية، بل هي معدة للقيام بالملاحة البحرية، و عليه لا مجال لتطبيق هذه القاعدة عليها، و بذلك لا تكتسب ملكية السفينة بالحيازة، بل يتطلب القانون لنقل ملكيتها في حالة البيع أن يكون ذلك بعقد رسمي، و إلا كان البيع باطلا طبقا لنص المادة 49 من القانون البحري على أن العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصا يجب أن تثبت تحت البطلان بسند رسمي، مع وجوب تسجيل عقد ملكيتها في دفتر تسجيل السفينة حتى يسهل على المالك إثبات ملكيته،

---

[1] د. مصطفى كمال طه، القانون البحري اللبناني، الطبعة الأولى، بيروت، دار النهضة العربية للطباعة و النشر، 1968، ص62.

بينما تفرض قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية أن ملكية المنقول تنتقل بمجرد المناولة.

و بما أن السفينة مال منقول فإنه يفترض أنها تخضع لقواعد رهن المنقول الذي يقتضي إنتقال حيازتها إلى الدائن المرتهن، إلا إنّ القانون البحري يستبعد تطبيق قواعد رهن المنقول على السفينة و يخضعها لنفس إجراءات رهن العقار رهنا رسميا، حيث أن حيازتها تبقى في يد المدين الراهن، و يكون للدائنين المرتهنين حق تتبع السفينة في أي يد كانت طبقا لنص المادة 67 منه.

كما أنّ حق الإمتياز على السفينة يبيح لصاحبه حق تتبعها في أي يد كانت، طبقا لنص المادة 82 من القانون البحري على أن الإمتيازات تبقى تابعة للسفينة رغما عن كل تغيير للملكية، و هذا الحق لا يترتب إلاّ لصاحب الإمتياز على العقار.

و لأجل تحقيق خروج السفينة عن بعض أحكام المنقول و إخضاعها لبعض أحكام العقار السالفة الذكر، خصت السفينة بنظام قانوني خاص، يتمثل أساسا في إخضاعها لنظام التسجيل شأنها في ذلك شأن العقار، و إدراجها في طائفة ما يسميه بعض الفقه بالمنقولات المقيدة أو المسجلة[1] و هي بذلك تفترق عن سائر المنقولات في ضرورة قيدها و قيد أهم البيانات المتعلقة بها في سجلات خاصة تشرف عليها الدولة كما هو بالنسبة للعقار، مما أدى ببعض الفقه إلى تسميتها بعقارات البحر، و البعض الآخر إلى إعتبارها ذات طبيعة خاصة.

و على الرغم من هذا التقارب و التشابه في الأحكام القانونية لكل من السفينة و العقار فإن السفينة تبقى تحتفظ بطبيعتها كمنقول، فإذا أوصى شخص بمنقولاته لشخص آخر دون تخصيص، دخلت السفينة في حكم هذه الوصية لإعتبارها من المنقولات، كما لا تطبق عليها القواعد الخاصة بالعقار و المتمثلة في أحكام الغبن في العقار طبقا لنص المادة 358 من القانون المدني، و أحكام الشفعة طبقا للمادة 794 إلى 798 من القانون المدني.

و في ظل هذا التقارب و التباين بينها و بين أحكام العقار نصل إلى أن السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة أخضعه المشرع لإجراءات خاصة لإمكانية تعيينه تعيينا ذاتيا و تحديد عناصره كالإسم والحمولة و الدرجة و الجنسية، و سجل خاص تقيد فيه هذه العناصر.

و ما يستدعي الوقوف عنده في هذا الصدد هو تحديد طبيعة ملحقات السفينة فهل تعتبر عقارات بالتخصيص كونها ترصد لخدمة السفينة، و أن هذه الأخيرة تخضع في مجملها لبعض أحكام العقار.

---

[1] د. رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص 64.

لقد ذهب بعض الفقه إلى إعتبارها بمثابة المنقولات التي ترصد لخدمة العقارات و بالتالي تعتبر عقارات بالتخصيص[1] .

إلا أنه و طبقا لقواعد القانون المدني توجد عقارات بالتخصيص و هي عبارة عن منقولات ترصد لخدمة العقار، و لا توجد منقولات ترصد لخدمة منقول آخر، و على عكس ذلك توجد في قواعد القانون البحري منقولات ترصد لخدمة السفينة تعرف بملحقات السفينة، و في ظل خلو القانون البحري من النص على ما يفيد أن ملحقات السفينة عقارات بالتخصيص يجب إعتبارها منقولات لخدمة السفينة لا غير، و أن السفينة لا تعد عقارا بل منقولا ذو طبيعة خاصة أخضعه المشرع لبعض أحكام العقار و لا يجوز التوسع في تفسير ذلك.

المطلب الثاني

أهمية تسجيل السفينة

لقد شهد العصر الحديث نموا و تطورا ملحوظا للملاحة البحرية بفضل إرتقاء صناعة السفن، مما دعت الحاجة إلى تخصيص السفينة بأحكام قانونية خاصة.

فحرصت معظم الدول على أن تضع نظاما خاصا بها لتسجيل سفنها، تسهر عليه سلطاتها الإدارية الوطنية حتى تتمكن من مراقبة أسطولها التجاري من حيث توافر شروط الجنسية في السفن التي ترفع علمها، و حصر السفن التي يتكون منها أسطولها من حيث أنواعها و أشكالها وصفة القائمين على إستغلالها، و بالتالي تقدير مدى إعتمادها عليها في حمل صادراتها و وارداتها.

و فضلا عن ذلك فإن تسجيل السفينة يسمح لأصحاب الحقوق عليها من أن يكونوا على بينة كاملة لمختلف التصرفات الواردة عليها، بمجرد الإطلاع على سجل السفينة، إلى جانب وظيفته الإشهارية، بحيث ترتبط نشأة الحقوق الواردة على السفينة أو حجيتها بالنسبة للغير بقيدها في سجل السفينة.

و عليه إذا كان هذا هو الهدف الأصلي من نظام تسجيل السفن، فإن إختلاف الظروف الإقتصادية و السياسية وقفت حائلا في أن يحضى نظام تسجيل السفن بنفس الأهمية و الأهداف في كل دولة.

فذهبت غالبية الدول إلى تأسيس النظام الوطني لتسجيل السفن، بينما ذهبت بعض الدول إلى تأسيس النظام الحر لتسجيل السفن.

---

[1] د.محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 57.

الفرع الأول : في ظل النظام الوطني لتسجيل السفن (المقيد بشرط الجنسية الوطنية)

إنّ تطور العلاقات التجارية بفضل نمو حركة بناء السفن منذ مطلع القرن التاسع عشر، كان له الأثر البالغ في أن تحظى السفينة بأهمية خاصة، سواء الناحية الإقتصادية أو القانونية، فحصرت معظم الدول على أن تضع نظاما وطنيا خاصا بها لتسجيل سفنها، أساسه إقتصار إجراء التسجيل بسجلاتها الوطنية على السفن التي تتوافر فيها شروط الجنسية الوطنية دون غيرها من السفن الأخرى، جاعلة بذلك من إجراء التسجيل وسيلة لإحصاء سفنها و الإشراف عليها.

فيذهب في هذا الشأن المرسوم الفرنسي المؤرخ في 1967/10/27 و المتعلق بالقانون الأساسي للسفن و عمارات البحر في نص المادة 89 منه على وجوب قيد كل السفن الفرنسية [1] [2]، كما يذهب القانون المصري المؤرخ في 1949/07/14 و المتعلق بتسجيل السفن التجارية في نص المادة 6 منه على أن المالك الذي يرغب في تسجيل سفينته في سجل السفن أن يرفق بطلب التسجيل جميع المستندات و الوثائق و بوجه خاص تلك التي تثبت ملكيته للسفينة و جنسيته المصرية[3].

إن تخصيص السفينة بنظام التسجيل لا يعد أمرا إختياريا بل أمرا حتميا فرضته ضرورات مختلفة منها، إلزامية إنتسابها القانوني لدولة معينة في أجواء بحرية لا تخضع لأية سيادة، الإشراف الإداري عليها و إخضاعها لأحكام القانون الوطني و الدولي، و مراقبة مدى إستيفائها لشروط الجنسية الوطنية، و شهر ما يرد عليها من تصرفات، حيث أن إرتباطها بمكان معيّن يمكّن كل من يهمه أمر وضعيتها القانونية من الرجوع إلى السجل الممسوك بمكان تسجيلها للإطلاع على ذلك.

إلا أن الإنتساب الحقيقي لدولة معينة و إمكانية الإشراف الإداري على السفينة و مراقبة شروط جنسيتها لا يتحقق إلا إذا إعتبرت الجنسية الوطنية من الشروط الأساسية للتسجيل، و هذا ما استقر عليه الفقه الدولي، على أن الدولة لا تستطيع ممارسة رقابتها و إشرافها على السفينة إلا عندما تربطها علاقة حقيقية بها، تنحصر في توافر العنصر الوطني و المتمثل أساسا في شروط جنسية السفينة[4] .

---

(1) Emmanuel du Pontavice, Le statut Des Navires , Paris, Libraire de la Cour de Cassation, 1976, p 78.

(2) و يرجع تاريخ تنظيم فرنسا لجنسية السفينة و تسجيلها إلى كل من قانون 1793/09/21 و المرسوم الصادر في 18 أكتوبر من عام 1793.

(3) المحامي، محمد علوان، موسوعة تشريعات النقل البحري، الطبعة الأولى، القاهرة، عالم الكتب، 1979، ص 199.

(4) Jean-Marc Roux, Les Pavillons De Complaisance, Paris, Librairie Général de droit et de juris prudence, 1961, p 63-64

لقد طرحت مسألة مراقبة السفينة منذ عام 1854 حيث لم يعترف في أول الأمر لسويسرا بحق رفع علمها الوطني على سفنها بسبب موقعها الجغرافي الذي لا يخول لها إمكانية مراقبة سفنها و الإشراف الفعلي عليها، كونها لا تتمتع بمطلات بحرية تسمح لسفنها الرسو فيها و بالتالي الخضوع لإشراف السلطات السويسرية بصفة مباشرة، إلا أنه تم الإعتراف لسويسرا و لكل الدول التي لا بحر لها و المعروفة بالدول الحبيسة بحق رفع علمها على سفنها[1] ، بعد أن أثبتت سويسرا أنها لا تسمح للسفينة بإكتساب جنسيتها إلا بشروط محددة تتمثل في توافر شروط الجنسية الوطنية فيها (السويسرية)، تمارس من خلالها رقابتها و إشرافها عليها[2] .

كما حظيت مسألة تسجيل السفينة و جنسيتها بأهمية خاصة، حيث طرحها معهد القانون الدولي بلاهاي في دورته المنعقدة بالبندقية عام 1896 و إنتهى إلى إعتبار شرط الملكية الوطنية و الطاقم من الشروط الأساسية لتسجيل السفينة[3] .

إنّ ربط تسجيل السفينة بالجنسية الوطنية، جعل للتسجيل أهمية خاصة من حيث المصداقية في تحديد ذاتية السفينة و في تعيين مالكيها و مستغليها خاصة في مجال ترتيب المسؤوليات، و في الإشراف الإداري عليها قصد متابعة مدى توافر شروط الجنسية الوطنية فيها، و مدى إستجابتها للقواعد و الضوابط الدولية خاصة تلك التي تتعلق بالأمن، مما جعل النظام الوطني لتسجيل السفن يحضى بمكانة متميزة مقارنة بالنظام الحر لتسجيل السفن على ما سيأتي توضيحه في المفرع اللاحق.

و على الرغم من أنه عيب على النظام الوطني لتسجيل السفن دقة إجراءاته و تعقيدها و إرتفاع قيمة الرسوم المفروضة في الدول التي تبنته، فإنه سَلِم من الإنتقادات اللاذعة التي تعرض لها النظام الحر لتسجيل السفن، حيث أن مختلف الإتفاقيات الدولية التي تعرضت لموضوع تسجيل السفينة سواء إتفاقية جنيف لأعالي البحار المؤرخة في 1958/04/29 في نص المادة 5 منها، أو إتفاقية قانون البحار المؤرخة في 1982/12/10 في نص المادة 91 منها، أو إتفاقية جنيف المتعلقة بشروط تسجيل السفن و المؤرخة في 1986/02/7[4] ، جاءت كلها لتحد من النظام الحر لتسجيل السفن و ليس النظام الوطني.

---

[1] و لقد تم الإعتراف لهذه الدول بهذا الحق بموجب معاهدة فرساي لعام 1919 أنظر : د. مصطفى الحفناوي، موسوعة قوانين البحر، قانون البحار الدولي في زمن السلم، الجزء الأول، القاهرة، مكتبة الأنجلو مصرية، 1962، ص 27.

[2] Jean-Marc Roux, Op.Cit, p 64-65.

[3] Ibid, p 50-51

[4] لم تتم المصادقة على هذه الإتفاقية من طرف أية دولة لتضارب المصالح فيما بينها.

و قد ذهبت إتفاقية جنيف الخاصة بشروط تسجيل السفن إلى أن الدولة لا تستطيع ممارسة رقابتها الفعلية و القانونية على السفينة المسجلة بها إلا إذا قامت بينهما علاقة عضوية أساسها المعايير التالية :

- السجل الوطني
- الإدارة البحرية الوطنية
- القوانين و التنظيمات البحرية الوطنية
- الشفافية في تحديد مسؤولية المالكين و المستغلين الحقيقيين للسفينة
- مشاركة العنصر الوطني في طاقم السفينة
- مشاركة العنصر الوطني في ملكية السفينة
- مشاركة العنصر الوطني في الشركات المالكة و المستغلة للسفينة[1]

و تعتبر المعايير الثلاثة الأخيرة أكثر أهمية عن سابقاتها و لا يمكن الإستغناء عنها.

و من خلال هذا يلاحظ أن الدول التي تبنت النظام الوطني لتسجيل السفن المقيد بشرط الجنسية الوطنية قد أخذت بهذه المعايير قبل النص عليها في هذه الإتفاقية، و بذلك يكون هدف مختلف المجهودات الدولية هو تدعيم النظام الوطني لتسجيل السفن.

الفرع الثاني : في ظل النظام الحر لتسجيل السفن

إنّ التجارة البحرية تعود إلى أزمنة بعيدة و بالتالي كانت و مازالت تشكل العنصر الهام في الحياة الإقتصادية، لذا لم تدّخر الدول أي جهد في إخضاع الملاحة البحرية إلى قوانين خاصة كتلك التي تتعلق بتوظيف الطاقم و بشروط العمل البحري و أمن الملاحة البحرية و تسجيل السفن، إلا أن سعي بعض الدول إلى تحقيق الأرباح سمح لها بعدم مراعاة أدنى شرط فيما يخص العمل البحري، و أمن الملاحة البحرية بتأسيسها النظام الحر لتسجيل السفن، أو النظام المفتوح الذي تمخض عنه ظهور أعلام المجاملة أو أعلام الملاءمة Pavillons de complaisance.

و مفاد هذا النظام أن تسمح الدول التي تبنته بتسجيل السفن بسجلاتها الوطنية و السماح لها برفع علمها دون قيد أو شرط أو مراعاة لجنسية مالكيها، ماعدا بعض التنظيمات الخاصة بالضرائب المنخفضة، جاعلة بذلك من نظام تسجيل السفن مصدر رزق لها، بسبب مستوى التنمية المحدود بها.

---

[1] Conférence Des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, tenue à Genève, volume II. Rapport Nations Unies, New York, 1990, p 137.

مما أدى بمالكي السفن على إختلاف جنسياتهم، التهرب من نظام تسجيل السفن المتبع في دولهم لدقة إجراءاته و تعدد شروطه، ولإرتفاع قيمة الرسوم و الضرائب به، و التسابق نحو تسجيل سفنهم بالدول التي تبنت النظام الحر لتسجيل السفن (دول أعلام المجاملة).

و ترتب عن هذا الوضع أن أصبحت في أواخر عام 1962 حوالي 80% من السفن التي تحمل العلم الليبيري هي في الأصل سفن أمريكية و يونانية، إلتجأ أصحابها للتسجيل في ليبيريا و رفع العلم الليبيري نظرا لملاءمته لهم من حيث الضرائب و الرسوم كونها ضئيلة جدا إن لم تنعدم في بعض الأحيان إذا ما قورنت بالضرائب و الرسوم الأمريكية و اليونانية، و التهرب من الرقابة الإدارية و الأمنية المشددة في هاتين الدولتين[1].

و تعرف الدول التي تأخذ بنظام التسجيل الحر، بدول أعلام المجاملة أو دول (بنليبهنكو - Panlibhonco)[2] أي بنما و ليبيريا و الهندراس و كوستاريكا[3] إلا أنه تعددت حاليا الدول التي تبنته و منها قبرص، سنغافورة ، لبنان، و عمان.

و يرجع سبب ترسيخ هذا النوع من نظام تسجيل السفن إلى رغبة دول أعلام المجاملة في إستغلال المواقع الإستراتيجية التي تتمتع بها، عن طريق جعلها موردا لها في الحصول على العائدات المالية و مثال ذلك بنما بقناتها و حدودها مع الولايات المتحدة، الصومال و قناة السويس.

و قد توصلت لجنة (روشدال - Rochedale) المتخصصة في الدراسات البحرية في تقرير لها بلندن في ماي 1971 حول وضعية الأسطول البريطاني و شروط إستغلال التجهيزات في العالم إلى 6 معايير تميز أعلام المجاملة و هي :

1- إن دولة التسجيل الحر ترخص لغير المقيمين بها بأن يصبحوا مالكين أو ترخص لهم بمراقبة سفنها التجارية دون إخضاعهم لقوانين تنظم و تحكم نشاطهم.

2- سهولة و بساطة إجراءات التسجيل بها.

3-إن المداخيل الناتجة عن إستغلال السفينة لا تخضع لأية ضريبة، و إن أخضعت لضريبة ما فهي ضئيلة جدا.

---

(1) الأستاذ عبد الرحمن ملزي، أحكام تمتع السفينة بالجنسية الجزائرية، مجلة الشرطة، العدد 36 لعام 1986، ص 40.

(2) Jean-Marc Roux, Op.Cit , p 8.

(3) لقد عملت كوستاريكا بنظام التسجيل الحر من 1953 إلى غاية 1960 و تخلت عنه بإصدار قانونا خاصا يلغي إبتداءا من 1958/12/31 الرخص المقدمة للسفن الأجنبية لحمل العلم الكوستاريكي بعد أن إكتشفت أن بعض السفن تستفيد من العلم الكوستاريكي في ممارسة نشاطات غير قانونية.

4- إمتياز هذه الدول بمستوى إقتصادي محدود جدا لا يجعلها تحتاج لا حاضرا و لا مستقبلا لكل السفن المسجلة بسجلاتها.

5- إن تجهيز السفن بطاقم أجنبي مرخص به بصفة مطلقة دون رقابة على السفينة.

6- إن دول التسجيل الحر ليس لها السلطة الكافية لفرض التنظيمات الوطنية أو الدولية على السفن المسجلة بها[1].

وقدكان للإقبال الكبير و المتزايد لمختلف الدول على هذا النوع من النظام لتسجيل سفنهم الأثر البالغ في إزدهاره، إما لأسباب إقتصادية أو سياسية أو تاريخية، إلا أن السبب الإقتصادي يعد من الأسباب البارزة، و هو الحاجة الملحة في الإستفادة من التسهيلات القانونية و المالية التي تمتاز بها دول أعلام المجاملة.

كما كان للولايات المتحدة الأمريكية الأثر البالغ في إزدهاره، حيث أنه خلال عام 1924 و بسبب القوانين الأمريكية التي كانت تمنع تناول المشروبات الكحولية على متن السفن الأمريكية سجلت سفن أمريكية ببنما[2]، كما كان للحرب العالمية الثانية دورا لا يستهان به في إنتعاشه، إذ قامت أمريكا بتسجيل بعض من سفنها ببنما حتى تستطيع تموين حلفائها بالعتاد الحربي دون خرق لقواعد الحياد الذي كانت ملتزمة به..

كما كان للإضطرابات السياسية في اليونان بعد الحرب العالمية الثانية أثرا في إلتجاء أصحاب السفن إلى تسجيل سفنهم بدول أعلام المجاملة لعدم الثقة في الوضعية السياسية لبلادهم و للتخوف من الزحف الشيوعي.

إلا أن الإزدهار الحقيقي لأعلام المجاملة يعود إلى سنة 1950 عندما سمحت سنغافورة، قبرص، الصومال و ليبيريا، بتسجيل عدة سفن مملوكة لأجانب سواء من الدول الرأسمالية أو الدول الإشتراكية.[3]

و بذلك يبدو جليا أن أهمية تسجيل السفن في ظل النظام الحر تتجلى فقط في الأهمية الإقتصادية دون مراعاة لأية أهمية قانونية، حيث لا يرتب التسجيل بهذه الدول أية علاقة عضوية وجوهرية بين السفينة و الدولة المسجلة بها سوى علاقة وهمية، فكون السفينة مسجلة مثلا في بنما أو في ليبيريا يولد لها الحق في رفع العلم البنمي أو الليبيري فقط، و ليس لتسجيلها هناك علاقة بجنسيتها و إنتمائها لهذه الدولة.

---

(1) أنظر هامش : Pierre Bouchet, l'Economie du transport international de marchandises Air et Mer, Paris, economica, 1982, p 249.

(2) Ibid , P 248.

(3) Ibid , p 249

و قد ثار خلاف فقهي حاد بين فقهاء القانون الدولي حول جنسية السفن التي تحمل أعلام المجاملة، خاصة جنسية السفن الأمريكية و اليونانية المسجلة في ليبيريا و ترفع العلم الليبيري، فهل تعتبر هذه السفن في نظر المجتمع الدولي سفنا أمريكية و يونانية أم أنها سفنا ليبيرية، فلو أن سفينة مملوكة لأمريكي مسجلة في ليبيريا و بالتالي ترفع العلم الليبيري صودرت من طرف دولة ثالثة في حالة حرب مع أمريكا على أساس أنها مملوكة للأعداء فهل يجوز لليبيريا في نظر القانون الدولي أن تتدخل لحماية هذه السفينة على أساس أنها دولة محايدة و أن السفينة تتمتع بجنسيتها[1] .

و ما يمكن إستخلاصه من كل هذا أن منافع النظام الحر لتسجيل السفن تعود بالأخص على مالكي السفن و أن مساوئه فاقت كل التصورات.

و من جملة هذه المنافع وفرة اليد العاملة و بأثمان بخسة، إنخفاض نفقات الطاقم البحري لعدم وجود قوانين تنظم نشاطهم، فيما يخص التوظيف، العطل، الأجور و الحماية الإجتماعية، كما أن أقساط التأمين البحري التي يدفعها مالكي السفن قليلة القيمة، إلى جانب مرونة القوانين و التنظيمات الخاصة بشروط التسجيل، و الأمن، و الضريبة، و إنعدام الرقابة على السفن المسجلة.

أما عن جملة مساوئه فإنه يعرقل سير التجارة البحرية الدولية و يقف حائلا في وجه الدول السائرة في طريق النمو، خاصة و أنه يمنعها من تأسيس قواعد و تقاليد تجارية متينة، إذ يساعد و يسهل ممارسة الغش بشتى أنواعه خاصة فيما يتعلق بتحديد هوية مالكي السفن و جنسيتهم قصد ترتيب المسؤوليات بصفة دقيقة و واضحة، كما أن ظروف العمل البحري لا تختلف عن تلك التي كانت في عهد الرق، مما أدى بفوج من الباحثين بالمركز المتعدد التقنيات بلندن Polythechnic of central London إلى إعتبار تسجيل السفن بدول أعلام المجاملة ليس إجراءا ضروريا تهدف منه هذه الدول فرض سيادتها و رقابتها عليها و لكنه يعتبر بمثابة خدمة مباعة إلى مجهزين أجانب يسعون إلى التهرب من الضرائب و آثار التسجيل بدولهم[2]، و لأجل ذلك إنتقد هذا النظام بشدة و عملت كل المجهودات الدولية على وقف هذا التسجيل الخيالي، الذي لا يحتوي على أي معيار قانوني، حيث طرحت مشكلة التسجيل الحر في المؤتمر الدولي للعمل عام 1936 و أبدى المشاركون إهتمامهم بشأن ظروف العمل السيئة لرجال البحر العاملون على متن السفن

[1] الأستاذ عبد الرحمن ملزي، المقال السابق، ص 41.

[2] Pierre Bouchet, op.cit, p 249.

المسجلة بدول التسجيل الحر ، كما جدد المؤتمر الدولي للعمل إهتمامه بمشكلة نظام التسجيل الحر عام 1947، و اعتبره بمثابة الوسيلة التي تسهّل الهروب من الإلتزامات القانونية ومن تبعية السفينة لأية دولة[1] .

إلا أن الإهتمام الفعلي بمشكلة تسجيل السفن طرح بشدة في إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 حيث نصت المادة الخامسة منها على كل دولة أن تضع الشروط التي بموجبها تمنح جنسيتها للسفن و كذا الشروط الخاصة بتسجيل السفن و بحق رفع علمها على السفينة، و تتمتع السفينة بجنسية الدولة التي ترخص لها بحمل علمها، و يجب أن تنشأ علاقة عضوية و حقيقية بين السفينة و الدولة، و يجب أن تباشر الدولة بصفة فعلية سلطانها القانوني و رقابتها من الناحية الفنية و الإدارية و الإجتماعية على السفن التي تحمل عملها.

و كذا في إتفاقية قانون البحار لعام 1982 حيث نصت المادة 91 منها على نفس الأحكام التي تضمنتها المادة الخامسة من الإتفاقية السالفة الذكر.

و عليه يكون نص المادة الخامسة قد ترك لكل دولة الحرية في أن تحدد الشروط التي تراها مناسبة فيما يتعلق بحق تمتع السفن بجنسيتها و تسجيلها في سجلاتها و رفع علمها، لكنه بالمقابل إشترط وجوب قيام علاقة حقيقية و عضوية بين السفينة و الدولة.

إلا أن عمومية هذا النص جعلته غير أهل لتحقيق الهدف المنشود، إذ يستوجب نشأة رابطة حقيقية بين السفينة و الدولة المسجلة بها، و لكنه لم يحدد عناصر هذه العلاقة بصفة واضحة، إذ هل تقوم هذه العلاقة على عنصر الطاقم الوطني أو البناء الوطني أو الملكية الوطنية للسفينة، مما سمح لكل دولة في أن تفسر ذلك بما يخدم مصالحها.

و عليه فإن المجهودات المبذولة من طرف رجال القانون الدولي لم تستطع الحد من نظام التسجيل الحر لغياب النصوص القانونية الواضحة من جهة و لتضارب مصالح الدول من جهة أخرى، و مع ذلك لم تيأس هذه المجهودات حيث عملت على إستدراك كل النقائص قصد تجاوزها و وصلت رغم الصعوبات إلى إبرام إتفاقية جنيف حول شروط تسجيل السفن بتاريخ 1986/02/7 قصد توضيح عناصر و معايير العلاقة بين السفينة و الدولة المسجلة بها و التي يتعين بمقتضاها السماح للدولة من مباشرة سلطانها القانوني على السفن التي تحمل أعلامها.

---

[1] Conférence Des Nations Unies Op.cit , p 11.

نخلص من كل هذا من أن السفينة هي كل منشأة مخصصة للملاحة البحرية بصفة إعتيادية و قادرة على الإنتقال في البحر، و تتمتع بطبيعة قانونية خاصة جعلتها تخرج عن بعض أحكام المنقول و تخضع لبعض أحكام العقار، و تحضى بنظام تسجيل خاص بها شأنها في ذلك شأن العقار.

و قد إستقرت أنظمة تسجيل السفن في النظام الوطني و في النظام الحر، فإذا كان الأول يهدف إلى مراقبة السفن الوطنية و الإشراف عليها و تدعيمها و شهر مختلف التصرفات الواردة عليها، فإن الثاني يهدف إلى الحصول على العائدات و الأرباح لا غير، مما يجعلنا نتساءل عن موقع نظام تسجيل السفن في الجزائر.

إنّ المتفحص للقانون الجزائري يستخلص بصفة واضحة أن الجزائر ذهبت إلى ما تذهب إليه معظم الدول و هو تبني النظام الوطني لتسجيل السفن جاعلة من شروط الجنسية الجزائرية شرطا أساسيا لتسجيل السفينة بالسجل الجزائري لقيد السفن.

و يعود تاريخ تبني هذا النظام إلى عام 1963 بصدور المرسوم 63-81 المؤرخ في 1963/03/5 و المتعلق بجزأرة السفن، حيث جعل هذا المرسوم الملكية الوطنية للسفينة و الطاقم الوطني من الشروط الأساسية لتسجيلها بالسجل الجزائري لقيد السفن.

و الجدير بالذكر أنه تقرر بموجب القانون رقم 157-62 المؤرخ في 1962/12/31 على إستمرار العمل بالقوانين الفرنسية السارية في عهد الإحتلال ماعدا القوانين التي تتعارض مع السيادة الوطنية، و عليه كان يطبق على كل ما يتعلق بنشاط السفينة و إستغلالها أحكام الكتاب الثاني من قانون التجارة الفرنسي، أما الأمور المتعلقة بتسجيل السفينة و بجنسيتها الجزائرية قد إستثنيت من أحكام هذا القانون، و أخضعت لأحكام مرسوم 63 السالف الذكر، لأن إبقائها خاضعة لأحكام القانون الفرنسي، يعد ضربا صارخا للسيادة الوطنية، إذ لا يتصور أن تحمل سفينة مسجلة لدى السلطات الإدارية الجزائرية العلم الفرنسي بعد أن أصبحت الجزائر دولة مستقلة و ذات سيادة.

و لم يتخل المشرع الجزائري على النظام الوطني لتسجيل السفن بإلغاء مرسوم 63 بل بقي متمسكا به بصفة صريحة في كل من نصوص القانون البحري، و كذا القرار الصادر في 1980/05/17 و المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة للبواخر، و القرار الصادر في 1988/10/20

و المتعلق بتحديد كيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن و تدوين البيانات المطلوبة، جاعلا من الجنسية الجزائرية في السفينة من الشروط الأساسية لتسجيلها في السجل الجزائري لقيد السفن، حيث نصت المادة 34 من القانون البحري و المادة 2 من القرار المتعلق بتحديد كيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن على وجوب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري.

إلا أنه و رغم إتسام القانون الجزائري بالصراحة و الوضوح في الأخذ بالنظام الوطني لتسجيل السفن، نجد القانون البحري الجزائري قد تضمن نصا يثير اللبس في هذا الشأن، حيث نص في المادة 46 منه على أنه"لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه"، إنّ معنى النص يوحي و كأن المشرع الجزائري يقبل الأخذ بنظام التسجيل الحر للسفن متى تحققت إمكانية ذلك، إذ لم يجعل لشرط الجنسية الجزائرية في السفينة أي إعتبار كما تناولتها المادة 34 السالفة الذكر، بل إكتفى بشطب السفينة من السجل الأجنبي، و متى تحقق ذلك فإنه يجوز تسجيلها بالسجل الجزائري للسفن مهما كانت جنسية مالكها.

إلا أنه و على ما يبدو أن المشرع الجزائري لم يهدف من النص تبنى النظام الحر لتسجيل السفن، حتى و إن كان النص يوحي إلى ذلك بل يهدف إلى عدم إمكانية قبول تسجيل سفينة في السجل الجزائري للسفن إلا بعد شطبها من السجل الأجنبي، حتى و لو توافرت فيها شروط التسجيل طبقا للقانون الجزائري.

و عليه كان تبني القانون الجزائري للنظام الوطني لتسجيل السفن لا يثير مجالا للشك، و هذا ما سيتم توضيحه في الفصل اللاحق.

الفصل الأول

شروط و إجراءات تسجيل السفينة وأسباب شطبها

لقد ذهبت الجزائر إلى ما تذهب إليه معظم الدول و هو تبني النظام الوطني لتسجيل السفن، عن طريق إلزامية توافر شروط محددة حتى يسمح بتسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن الجزائرية المعد لهذا الغرض.

و في سبيل تحقيق تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن إستوجب المشرع الجزائري ضرورة أن يتوافر فيها حد معين من الشروط الخاصة بذاتيتها و بملكيتها، و من خلال إتباع إجراءات خاصة تنظم عملية تسجيلها و شطبها متى تم الإخلال بعذه الشروط.

و بغرض توضيح ذلك سيتم تقسيم هذا الفصل إلى :

المبحث الأول : الشروط الخاصة بذاتية السفينة.

المبحث الثاني : الشرط الخاص بقيام حق ملكية السفينة.

المبحث الثالث : إجراءات تسجيل السفينة و أسباب شطبها.

المبحث الأول

الشروط الخاصة بذاتية السفينة

لقد خصّت السفينة بذاتية خاصة تقربها من الأشخاص و تميزها عن سائر الأموال، و في سبيل تحديد هذه الذاتية يجب قيد السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن، متى توافرت الشروط اللازمة لذلك، و عليه كان لازما على مالك السفينة أن يقوم بكل ما هو ضروري لإختيار إسما و موطنا لها و العمل على تقدير حمولتها و درجتها، و توفير شروط جنسيتها، متى كانت السفينة من غير السفن المعفاة من التسجيل.

و الجدير بالذكر أن المشرع الجزائري لم يعدّد شروط تسجيل السفينة بصفة صريحة، إلا أنه و من خلال دراسة نصوص القانون البحري يمكن حصرها فيما يلي :

المطلب الأول : أن تتوافر فيها عناصر ذاتيتها

تشكل السفينة كيانا قانونيا مستقلا و متميزا، و هي بذلك تملك إسما و موطنا و جنسية خاصة بها، فهي تتمتع بصفات تقربها من الأشخاص، إلى جانب صفات أخرى خاصة بها كالحمولة و الدرجة.

و قد حدّدت المادة 14 من القانون البحري العناصر المتعلقة بذاتية السفينة بنصها على أنه "تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الإسم و الحمولة و ميناء التسجيل و الجنسية" يفهم من النص أن العناصر التي تحدد ذاتية السفينة بإعتبارها كيان مستقل و متميز هي الإسم، الحمولة، و ميناء التسجيل و الجنسية، إلا أن إجتماع هذه العناصر لا يحقق ذاتية السفينة، و لا ينتج أثاره إلا إذا سجلت السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن.

و الجدير بالملاحظة أنّ المشرع الجزائري في نص المادة السالفة الذكر، ذهب إلى إستعمال عبارة العناصر المتعلقة بشخصية السفن بدلا من عبارة العناصر المتعلقة بذاتية السفن، و بما أن الشخصية القانونية لا تثبت إلا للشخص الطبيعي أصلا، و للشخص الإعتباري مجازا و بمقتضى نص خاص، فإن إستعمال عبارة شخصية السفن لا يكسب السفينة الشخصية القانونية لغياب النص الصريح الذي يفيد ذلك.

و عليه تشكل العناصر المحددة في نص المادة 14 السالفة الذكر ذاتية السفينة و ليس شخصيتها.

و يتعين على مالك السفينة قبل القيام بإجراءات تسجيل السفينة أن يقوم بكل الإجراءات التي تؤدي إلى تعيين عناصر ذاتية السفينة، و تتلخص هذه الإجراءات في إختيار إسم السفينة و ميناء تسجيلها و العمل على تقدير حمولتها.

و يعتبر إجتماع هذه العناصر شرط ضروري يجب توافره عند القيام بإجراءات تسجيل السفينة، حيث يكون قيدها في سجل السفينة إلزاميا طبقا لنص المادة 2/35 من القانون البحري إذ نصت على أنه يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود المتعلقة بعناصر شخصية السفينة.

و تذهب جل القوانين إلى إعتبار الإسم و الموطن و الجنسية و الحمولة، عناصر ذاتية السفينة و منها القانون الفرنسي[1] و القانون المصري[2]، و سيتم توضيح كل عنصر على حدة، ماعدا عنصر جنسية السفينة حيث نفضل تناوله في المطلب اللاحق حتى يمكن إعطاؤه القدر الكافي من التوضيح لأهميته.

1- إختيار إسم السفينة : يجب أن يكون لكل سفينة إسما خاصا بها يميزها عن غيرها من السفن الأخرى، يستقل بإختياره مالك السفينة، و له في ذلك مطلق الحرية في إختيار الإسم الذي يراه مناسبا و هذا طبقا لنص المادة 16 من القانون البحري إذ نصت على أنه "يجب أن تحمل كل سفينة إسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى.
و يختص مالك السفينة بإختيار إسمها".

و حتى تحصل السفينة على الإسم الخاص بها، يجب أن يكون الإسم المختار لها غير مخالف للنظام العام و الآداب العامة، و أن لا يكون قد أطلق على سفينة أخرى، مع وجوب موافقة السلطة البحرية المختصة عليه سواء عند منحه للمرة الأولى أو عند تغييره طبقا لنص المادة 3/16 من القانون البحري على أن يخضع منح إسم السفينة و تغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة، و تتمثل السلطة البحرية المختصة بالموافقة على إسم السفينة في الإدارة المركزية لدى وزارة النقل بالمديرية العامة للبحرية التجارية.[3]

---

[1] نص المادة الأولى من القانون رقم 67-5 و المؤرخ في 1967/01/3 و المتعلق بالقانون الأساسي الخاص بالسفن و عمارات البحر.

[2] لم ينص القانون المصري على ذلك بصفة صريحة لكن بالرجوع إلى كل من نص المادة 4 و 5 من قانون تسجيل السفن التجارية الصادر في 1949/07/14 يمكن إستخلاص ذلك و كذا نص المادة 1 و 2 من القانون البحري المصري الصادر في 1883/11/13

[3] حسب المعلومات المستقاة من مكتب الأعمال البحرية بميناء الجزائر

إنّ الهدف من موافقة السلطة البحرية المختصة، هو تفادي الوقـوع في الإلتباس المترتب عن تشابه الأسماء، و مثال ذلك قد يتم الحجز التحفظي على سفينة أخرى تحمل نفس الإسم الذي تحمله السفينة المخطئة أو المتسببة في التصادم.

و قد ذهب القانون البحري الليبي في المادة 10 منه و لا يوجد نص يماثله في القانون البحري الجزائري، على أنه إذا وجدت عدة سفن بإسم واحد ألحق بكل إسم رقم متسلسل و الهدف من ذلك هو ضمان عدم تكرار الأسماء التي تحملها السفن، أما إذا إختلفت الجنسية فلا ضرر من تشابه الأسماء لأنه يمكن في هذه الحالة إتخاذ الجنسية ضابطا للتمييز[1] .

و سبب عدم ذهاب المشرع الجزائري إلى ما ذهب إليه المشرع الليبي هو ندرة الوقوع في حالات تكرار الأسماء المعطاة للسفن الجزائرية، لجدية الإجراءات المتبعة من طرف السلطة المختصة في هذا الشأن، و من جهة أخرى هو إتباع طريقة ربط الإسم بنوع النشاط الممارس من طرف السفينة في أغلب الأحيان، فمثلا إذا كانت السفينة مختصة بنقل الحبوب يعطى لها إسم من أسماء المناطق المعروفة بهذا الإنتاج كإعطاء إسم عين وسارة، سرسو، عين تموشنت، أو إعطاء إسم منطقة سياحية إذا تعلق الأمر بسفينة مختصة بنقل المسافرين كالهقار أو الطاسيلي.

و يجب كتابة إسم السفينة طبقا لنص المادة 17 و 15 من القانون البحري على مقدمتها و على كل طرف من جوانبها بأحرف عربية ولاتينية، بينما يذهب القانون المصري زيادة على ذلك إلى وجوب كتابة إسم السفينة على مؤخرتها.[2]

و لم يكتف القانون الجزائري بإلزام السفينة بحمل إسم معين، بل ألزمها فضلا عن ذلك بحمل علامة تتميز بها و هذا طبقا لنص المادة 24 من القانون البحري حيث تنص على أنّ " كل سفينة ملزمة بحمل علامة مميزة تمكّن من معرفتها" و تكون علامة التمييز في أشكال مختلفة قد تكون في صورة 7tQy أو في صورة 7TIB [3] .

و لعلامات تمييز السفن أهمية خاصة في مجال الممارسة الفعلية للنشاط البحري، إذ تعتبر وسيلة إتصال السفينة مع غيرها من السفن.

---

[1] د. سمير محمود الشرقاوي، المرجع السابق، ص62-63.

[2] أنظر المادة 8 من قانون تسجيل السفن التجارية المصري، محمد علوان، المرجع السابق ص 199.

[3] حسب المعلومات المستقاة من مكتب الأعمال البحرية بميناء الجزائر تعتبر هذه العلامة علامة تمييز خاصة بكل من سفينة سرسو، و سفينة تاجورة.

و لم يلزم القانون البحري كل السفن بحمل إسم معين، بل أعفى بموجب المادة 19 منه السفن التي لا تتجاوز حمولتها الإجمالية العشر وحدات من حمل إسم خاص بها، بل ألزمها بحمل رقم معين، إلا أنه يمكن أن يكون لها فضلا عن ذلك الرقم إسما معينا، فشرط حمل إسم يميزها عن غيرها من السفن لا يعد أمرا وجوبيا بل يعد أمرا إختياريا.

و السفن المقصودة هنا السفن الصغيرة الحجم كسفن الصيد و سفن النزهة، أما السفن التجارية فلا يتصور أن تكون حمولتها عشر وحدات، إذ تتمتع بحمولات إجمالية أكثر من ذلك بكثير، أما إذا جاوزت هذه السفن الصغيرة العشر وحدات فهي ملزمة بأن يكون لها إسما معينا[1].

2– إختيار ميناء تسجيل السفينة (موطن السفينة): و يقصد به الميناء أو المكان الذي سيتم تسجيل السفينة فيه و يطلق عليه عادة ميناء التسجيل **port d'immatriculation** ، أو ميناء الرابط **port d'attache**، و يطلق عليه باللغة الإنجليزية **home port**.

و يتعين على مالك السفينة أن يختار بكل حرية الميناء الذي سيقوم بتسجيل سفينته فيه، و من تم يصبح موطنها القانوني بمجرد إتمام إجراءات التسجيل.

إلا أن إستقلال المالك في إختيار موطن سفينته لا يعتبر حقا مطلقا إذا تعلق الأمر بسفينة تقدر حمولتها الإجمالية بـ 100 طن أو تفوقها، حيث تقضي المادة الثالثة من القرار الذي يحدد كيفيات تسليم وثيقة الجزأرة للبواخر على أن السلطة المكلفة بتسجيل السفن التي تقدر حمولتها الإجمالية بـ 100 طن أو تفوقها هي الإدراة المركزية بوزارة النقل.

و أما إذا تعلق الأمر بسفينة تقدر حمولتها الإجمالية بأقل من 100 طن فإنه يكون للمالك مطلق الحرية في إختيار أي إدارة بحرية محلية على مستوى الولايات البحرية لتسجيل سفينته، فله بذلك أن يختار ميناء الجزائر أو ميناء وهران أو أي ميناء آخر حسب مقتضيات مصالحه، إلا أنه لا يجوز له أن يختار أكثر من ميناء تسجيل واحد.

و في هذا الصدد يجب عدم الخلط بين ميناء الإستغلال و ميناء التسجيل، فيقصد بالأول، الميناء الذي تتم فيه العمليات الخاصة بإستغلال السفينة كأن تسجل سفينة زرالدة في ميناء الجزائر و تباشر عملية تلقى البضائع والأشخاص لنقلها في ميناء وهران، فيكون موطنها القانوني ميناء

---

[1] أنظر المادة 44 من المرسوم التشريعي الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري على أنه "يجب على كل سفينة تمارس الصيد البحري في المياه التي تخضع للقضاء الوطني أن تحمل إشارة بإسمها و ميناء قيدها ...".

الجزائر و ميناء إستغلالها هو ميناء وهران.

و لموطن السفينة القانوني أهمية خاصة في تحديد التصرفات الواردة على السفينة و كل مايخص هويتها، إذ يعتبر دفتر التسجيل المحفوظ لدى مصلحة التسجيل في موطن السفينة مرجعا يعود إليه كل من له مصلحة في ذلك، كما يعتبر المكان الذي يفترض وجود السفينة فيه، فإليه تجرى التبليغات القضائية و لمحاكمه يعود الإختصاص للفصل في المنازعات.

و يجب كتابة إسم ميناء تسجيل السفينة طبقا لنص المادة 17 من القانون البحري أسفل إسمها على مقدمة السفينة من الجانبين.

3- تقدير حمولة السفينة : تعتبر الحمولة عنصرا أساسيا من عناصر تحديد ذاتية السفينة و هذا ما نصت عليه المادة 18 من القانون البحري على أن "حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها"[(1)] ، و يقصد بحمولة السفينة السعة الداخلية للسفينة[(2)] أي مجموع فراغات السفينة الداخلية، و تختلف السفن من حيث السعة بإختلاف أبعاد كل منها.

و يجري تقدير الحمولة بوحدة القياس الإنجليزية المعروفة بالبرميل أو الطن الحجمي tonneau و تساوي 2,83 متر مكعب أو مائة قدم، و هو يختلف عن الطن الوزني tonne و الذي يساوي 1000 كلغ و تقاس على أساسه حمولة الشاحنات البرية.

و يجب على مالك السفينة أن يقوم بتقدير حمولة السفينة قبل القيام بإجراءات تسجيلها، بإعتبار أن شهادة حمولة السفينة من الوثائق اللازم إدراجها في ملف طلب التسجيل، مع وجوب إيداع نسخة منها لدى مكتب التسجيل طبقا لنص المادة 2/23 من القانون البحري.

و يذهب القانون المصري في نص المادة 4 من قانون تسجيل السفن التجارية بصفة صريحة على ضرورة قياس السفينة و تقدير حمولتها من طرف الجهة الإدارية المختصة قبل القيام بتسجيلها و إلا رفض تسجيلها.

و تقوم السلطة الإدارية البحرية المختصة بموجب المواد 20 و 21 و 22 من القانون البحري بمعايرة السفن لتقدير حمولتها طبقا لقواعد خاصة، بالإستناد إلى أحكام الإتفاقيات الدولية و التي تكون الجزائر طرفا فيها، و يتم هذا التقدير بتفويض الأمر لإحدى الشركات العالمية المختصة

[(1)] إن المقصود بحمولة السفينة وسعتها الداخلية طبقا لنص المادة 18 من القانون البحري، الحمولة الإجمالية و الحمولة الصافية طبقا لنص المادة 20 منه.

[(2)] René Rodiere, Droit Maritime, septième édition, Paris, Dalloz, 1977, p 34.

و المعترف بها في الجزائر كشركة (الليودز روجيستر أوف شبينغ – LIyod's Register of schipping) و شركة (أمريكان بيرو أو شبينغ – American bureau of schipping) أو (مكتب فريتاس– bureau veritas).

و تعمل هذه الشركات على حساب قياسات حمولة السفينة، و التسليم إلى مالكي السفن شهادات الحمولة المطابقة[1].

و حمولة السفينة نوعان حمولة إجمالية و حمولة صافيةو هذا هو الشائع إلا أن هناك من ذهب إلى تحديد ثلاثة أنواع كالتشريع البحري الليبي، الحمولة الإجمالية الكلية، الحمولة الإجمالية، و الحمولة الصافية[2].

و قد أخذ القانون البحري الجزائري في المادة 20 منه بالحمولة الإجمالية و الحمولة الصافية.

– **الحمولة الإجمالية: La jauge brute** : و يقصد بها مجموع سعة السفينة بأكملها و يدخل فيها الفراغ الذي تشغله جميع المنشآت القائمة على السفينة، بما فيها الأجهزة و الآلات و الأشخاص العاملين على متنها، و لذلك فإن الحمولة الإجمالية هي التي تحدد بطريقة واضحة أبعاد السفينة بأكملها.

– **الحمولة الصافية : La jauge nette** : و تمثل السعة الداخلية للسفينة مخصوما منها جميع المساحات التي لا تخصص للإستغلال التجاري.

فحتى تحدد الحمولة الصافية، يجب خصم المساحة المشغولة بالأجهزة و الآلات، و الأماكن المخصصة لإقامة طاقم السفينة، و تخزين الأطعمة، و بذلك تعبّر الحمولة الصافية بصدق على الإستغلال الفعلي للسفينة، كونها تبين مدى قدرتها على شحن السلع و البضائع.

و تختلف طريقة قياس الحمولة من دولة لأخرى فالجزائر كغالبية الدول تتبع في تقدير حمولة سفنها الطريقة الإنجليزية المعروفة منذ 1854 تحت إسم طريقة مورسوم Moorsom[3] و المتفق عليها في معاهدة أسلو المنعقدة بتاريخ 1947/06/10.[4]

و قد إتبعت هذه الطريقة معظم الدول، و قد أبرمت إتفاقية دولية جديدة في هذا الشأن أي

---

[1] و يعهد في فرنسا إلى إدارة الجمارك للقيام بعملية تقدير حمولة السفينة و تسليم شهادة الحمولة لمالكي السفن و هذا طبقا لنص المادة 222 من قانون الجمارك الفرنسي.

[2] د.محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 64-65.

[3] Georges Rippert, op.cit, p 334.

[4] لم تكن فرنسا تعمل بطريقة مورسوم Moorsom الإنجليزية في تقدير حمولة سفنها، مما جعلها تدفع رسوما باهضة مقارنة بالرسوم التي تدفعها الدول الأخرى عن سفنها، و التي لها أبعاد تماثل أبعاد السفن الفرنسية، و لأجل ذلك قررت فرنسا العمل بالطريقة الإنجليزية لحساب حمولة سفنها، أنظر J.C.P, op.cit, fascicule 1045, p 19.

تقدير حمولة السفينة بتاريخ 1969/06/23، و أصبحت هذه الإتفاقية سارية المفعول إبتداء من تاريخ 1982/07/18 فيما يقارب الخمسين (50) دولة تمثل ملكيتها للأسطول التجاري العالمي بنسبة %65[1].

و تبدو أهمية تحديد حمولة السفينة في جوانب متعددة، فإلى جانب إعتبار الحمولة عنصرا من عناصر تحديد ذاتية السفينة فإنها تعد أساسا لعدة عمليات قانونية منها :

- تقدير رسوم الإرشاد البحري و مكافآت الإسعاف و الإنقاذ طبقا لنص المادة 2/345 من القانون البحري.

- تقدير التعويض المستحق عن مسؤولية مالك السفينة المحدودة طبقا لنص المواد 96 و 104 و 105 من القانون البحري.

- تقدير الأتاوى المينائية و رسوم المرور عن السفينة عند كل توقف تجاري لها طبقا لنص المادة 3 من المرسوم رقم 81-61 المؤرخ في 1981/04/4 و الذي يحدد نوع حقوق الملاحة و كيفياتها و شروطها.

- تقدير أجرة النقل في حالة إيجار السفينة بمشارطة إيجار لمدة محددة طبقا لنص المادة 664 من القانون البحري.

4- درجة السفينة : لم يعتبر المشرع الجزائري درجة السفينة عنصرا من عناصر ذاتيتها، إلا أن لتقدير درجة السفينة أهمية كبرى في تحديد ذاتيتها، و إعطاء المعلومات الفنية الكافية عنها لكل من يهمه الأمر، من مجهز و مؤمن و مشتري و شاحن و غيرهم.

فلكل سفينة مرتبة أو درجة تقدر على أساسها صفاتها من حيث قوة محركاتها وجودة صنعها و مدى صلاحيتها للملاحة، و قد إعتبر (روديير - Rodiere) درجة السفينة بمثابة قيمتها غير مقدرة بالأموال و لكن بالثقة التي يمكن أن تعطى لها[2] .

و في نفس المعنى جاء نص المادة الثانية من النصوص المتعلقة بالشروط العامة الخاصة بالملاحة و الصادرة عن (مكتب فريتاس - Bureau Veritas) على أن تصنيف السفينة هو عبارة عن الثقة التي تعطيها شركة التصنيف للسفينة قصد ممارسة مهمة أو خدمة ما لمدة محددة[3] .

---

[1] J.C.P, op.cit, fascicule 1045, p 19.

[2] J.C.P. Commercial, par Jérome de la Porte, Sociétés de classification, fascicule 1080-1986, p 2.

[3] Bureau veritas, inland navigation register, Paris, Nancy, imprimerie Berger-Levrault, Mars, 1986, p4.

و لا تباشر الدولة تقدير درجة سفنها بل تعهد به إلى هيئات عالمية متخصصة تسمى شركات التصنيف، بسبب ما تتمتع به السفن من تعقيدات فنية و تقنية، فتعمل هذه الشركات على إعطاء السفينة رمزا يعبر عنه بالدرجة la côte يختلف بإختلاف هذه الشركات، فيقال سفينة من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة، و يتألف الرمز المعبر عن الدرجة من رقم و حرف أبجدي و رقم مصغر مثل 10A1 فالرقم الأول يدل على نوعية السفينة بأن كانت شراعية أو بخارية و حرف A يعبر عن الدرجة الأولى و رقم 1 الصغير يدل على الصنف الأول[1] .

و تتمثل شركات التصنيف في شركة الليودز روجيستر – LIyod's Register و مكتب فريتاس– Bureau Veritas إلى جانب شركات عالمية ذات سمعة دولية لا يستهان بها في هذا المجال.

و رغم أن المشرع الجزائري لم يعتبر درجة السفينة عنصرا من عناصر ذاتية السفينة إلا أنه نظرا لأهميتها قامت الجزائر بموجب مرسوم 72–196 المؤرخ في 1972/10/5 الإعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، و بناءا على هذا المرسوم صدرت عدة قرارات تعترف بهذه الشركات في ميدان التصنيف، فصدر قرار 1973/02/2، و قرار 1973/04/10 و قرار 1977/09/19.

و لا تعد هذه الشركات هيئات حكومية رسمية بل هيئات خاصة تجرى العرف على أن تحظى قراراتها بتقدير شبه رسمي في سائر الدول[2] ، و أن تنظيماتها تفرض بصفة مطلقة على البناة و المجهزين و المؤمنين[3] ، و هذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري حيث أقر هذا العرف في مواضع كثيرة و منها نص المادة 226 من القانون البحري على أنه "يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يجعل النصوص التقنية إلزامية و هي النصوص المتعلقة ببناء و إعداد و تجهيز السفن التي تقوم بها إحدى شركات تصنيف السفن".

أ– نظام تصنيف السفن : إنّ تصنيف السفن يجب أن يكون موضوع طلب من طرف المالك[4] و إثر ذلك يبرم عقد بين المالك و شركة التصنيف يأخذ شكل عقد وكالة أو عقد إيجار خدمات،

---

[1] الأستاذ، عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 47.

[2] د.حسين النوري، دراسة في القانون التجاري، (الكمبيالة)، القانون التجاري البحري (السفينة)، القاهرة، مكتبة، عين شمس، ص 49.

[3] Jean Latty, Droit Maritime appliqué, France, Imprimerie nationale, 1952, p 62.

[4] شركة التأمين لها الحق في تقديم طلب تصنيف السفن، أنظر د.علي حسن يونس، أصول القانون البحري، القاهرةن دار الفكر العربي 1967، ص 66، و كذا مجهز السفينة.

و أول ما تقوم به هذه الشركات هو فحص هيكل السفينة و ملحقاتها، و قد يحصل تقدير السفن و هي في طور البناء أو التصليح بمعرفة مهندسين يشرفون على متابعة طريقة البناء و المواد المستعملة، و تعطي الشركة شهادة تبين فيها المدة التي تتمتع فيها السفينة بتقدير معين، و عند نهاية هذه المدة فإن الشركة تقوم بإعادة التقدير لمعرفة ما إذا كانت السفينة تحتفظ بنفس درجتها أم بدرجة أقل.

و تعمل شركات التصنيف عادة على متابعة و مراقبة أحوال السفينة و تبيان أثر ذلك عن طريق إصدار نشرات دورية بحيث يكون لكل من يهمه الأمر الإطلاع عليها، خاصة شركات التأمين.

و لدرجة السفينة أهمية بالغة في تقدير مبلغ إيجار السفينة، و قسط التأمين البحري على هيكل السفينة، إذ يتحدد قسط التأمين بدرجة السفينة زيادة و نقصانا، فقسط التأمين على هيكل السفينة من الدرجة الأولى أقل من قسط التأمين على هيكل السفينة من الدرجة الثانية و هكذا، بإعتبار أن إحتمال تعرض سفينة من الدرجة الأولى للأخطار المؤمن ضدها أقل بكثير من نسبة إحتمال تعرض سفينة من الدرجة الثانية، لما تتمتع به السنفينة من الدرجة الأولى من قوة تقنية تجعلها قادرة على مواجهة الأخطار البحرية.

و بذلك تستعمل شركات التصنيف كل العناية عند معاينة السفينة، حيث تخول ذلك لأصحاب الكفاءات و المؤهلات العالية، لذا تذهب هذه الشركات إلى تذكير المتعاملين معها على عدم مسؤوليتها عن الخطأ في التصنيف، و أنها تقدم مجرد أراء مؤسسة على تجربة وخبرة كبيرة، فشركة التصنيف الليودز روجيستر– LIyod's Register مثلا تتضمن الشهادات التي تقدمها بأنها تقوم بالعناية الكافية و لا يمكن إعتبار لا الشركة و لا مفتشيها مسؤولين عن عدم دقة الشهادات التي تقدمها[1] .

و يجب إحترام كل التعليمات المقدمة من شركات التصنيف و في حالة الإخلال بها أو رفضها يمكن أن تقوم الشركة بتعليق الدرجة إذا كان الإخلال لا يبلغ درجة معينة من الخطورة، أما إذا بلغ درجة معينة من الخطورة فإنه يمكن أن يؤدي إلى إلغاء درجة السفينة.

---

[1] JC.P.op.cit, fascicule 1080, p3.

ب- مسؤولية شركات التصنيف : على الرغم من الدقة التي تراعيها هذه الشركات في البيانات التي تصدرها، إلا أنها قد لا تكون صادقة في تقديرها للسفينة، فينشأ ضرر بالمستأجر أو المؤمن حسب الأحوال، فيثور السؤال حول معرفة مدى مسؤولية شركات التصنيف عن الأخطاء التي تصدر عنها، و في هذا الصدد يجب التفرقة بين حالتين :

- مسؤوليتها قبل من تعاقد معها على معاينة السفينة و تقديرها : ففي هذه الحالة تكون مسؤولية شركات التصنيف مسؤولية تعاقدية، فإذا ثبت أن خبراء شركة التصنيف إرتكبوا خطأ، فإن الشركة بصفتها مسؤولة عن أعمال تابعيها تلتزم بتعويض الضرر الذي وقع منهم في تنفيذ العقد.

غير أن شركات التصنيف تدرج دائما شرط عدم مسؤوليتها على أخطائها و أخطاء تابعيها، و قد إعتبر الفقه الفرنسي هذا الشرط صحيح عملا بما هو مطبق في القواعد العامة، بإستثناء حالة الغش و الخطأ الجسيم[1] [2] .

أما القضاء الفرنسي بعد أن تردد حول صحة شرط عدم مسؤولية شركات التصنيف إتجه إلى الأخذ بالرأي الذي ذهب إليه الفقه[3] .

- مسؤوليتها قبل الغير الذي لم يتعاقد معها : ففي هذه الحالة يدخل في مفهوم الغير كل من لم يرتبط بشركة التصنيف بعقد معين، بل إستند إلى البيانات و المعلومات الواردة في شهاداتها أو منشوراتها، كمشتري السفينة الذي إعتمد على شهادة التصنيف المقدمة من البائع دون أن يرجع إلى الهيئة نفسها و يتعاقد معها بهذا الخصوص، لذا لا تربطه بشركة التصنيف رابطة تعاقدية، و عليه لا تسأل قبله إلاّ على أساس المسؤولية التقصيرية بإثبات خطأ وقع منها و كان هو السبب في الضرر، كأن تكون الشركة قد لعبت دورا في المفاوضات التي تمت بين البائع و المشتري أو أن يثبت تواطئها مع البائع للأضرار بالمشتري.

و في غير هذه الحالات لا يكون للغير الحق في الإعتماد على شهادة التصنيف، لأن التصنيف خدمة تقوم بها الشركة لحساب شخص معين، فهي لا تلتزم إلا في مواجهة من تعاقد معها، إلا أن القضاء الفرنسي يذهب إلى عدم جواز مساءلة الغير لشركة التصنيف إلا في حالة الغش و الخطأ الجسيم[4] .

---

[1] JC.P.op.cit, fascicule 1080, p3.

[2] و هذا ما قضى به نص المادة 2/178 من القانون المدني الجزائري.

[3] J.C.P, op.cit, fascicule 1080, p4.

[4] Ibid, p 3 et 4.

المطلب الثاني : أن تتوافر فيها شروط الجنسية الجزائرية

تعتبر الجنسية مفهوما قانونيا يشكل رابطة قانونية و روحية و سياسية ما بين فرد و دولة ما ينتج عنها حقوق و إلتزامات متبادلة[1] ، و مقتضى ذلك يكون أطراف هذه الرابطة الأشخاص الطبيعية أو المعنوية من جهة و الدولة من جهة أخرى، فلا يمكن أن تقوم هذه الرابطة بين المال سواء كان عقارا أو منقولا من جهة و الدولة من جهة أخرى، لأن الأموال لا يمكن أن تتمتع بالجنسية لأنها موضوع للحقوق و لا يمكن منحها الجنسية مهما بلغت قيمتها.

و مع ذلك فإن الجنسية لم تصبح مقصورة على الشخص الطبيعي أو المعنوي، بل إمتدت لتشمل الأشياء و منها الطائرة والسفينة، حتى تستطيع ممارسة ملاحتها و الإستفادة من الحماية التي تقررها لها دولتها التي ترفع علمها أثناء تنقلها في مختلف الأجواء الجوية و البحرية.

أ- أساس جنسية السفينة : لقد حاولت عدة أراء تبرير تبعية السفينة لدولة معينة تتلخص في :

- نظرية الجزيرة العائمة (نظرية العلم في الفقه القديم) : و تتلخص هذه النظرية في أنّ السفينة حينما تكون في أعالي البحار فإنها تعتبر و كأنها لم تغادر مياه دولتها فهي تتمتع بسيادة الدولة التي ترفع علمها، و سند ذلك أن السفينة مال منقول و في أعالي البحار لا تقوم سيادة قانونية لأية دولة كانت، ومادام أنه لا بد من قانون يحكم و يضبط هذا المال، فتكون السيادة القانونية عليه للدولة التي ينتمي إليها.

و قد لجأ الفقه لتبرير ذلك إلى تبني نظرية الأجزاء العائمة، و تستند هذه النظرية إلى إعتبار السفينة بمثابة أجزاء عائمة من وطنها و تعتبر إمتدادا لإقليمها أو القطعة العائمة من هذا الإقليم[2] وقد لجأ البعض إلى تعزيز هذا التصور إلى أن الطبيعة الإقليمية التي تلازم السفينة في أعالي البحار مبنية على حيلة قانونية سليمة، و أنها تفيد في تعيين الإختصاص القضائي[3] ، كما إعتنقت محكمة العدل الدولية عام 1927 هذا التصور في أحد أحكامها إذ قضت "أن السفن بما فيها السفن

---

[1] د. ممدوح عبد الكريم حافظ، القانون الدولي الخاص وفق القانونين العراقي و المقارن، الطبعة الثانية، بغداد، دار الحرية للطباعة، 1977،ص 32.

[2] John Colombos, Le Droit international de la Mer, traduction de la nouvelle édition du traité de colombos, Paris, Pédone, 1952, p 188.

[3] د. مصطفى الخفناوي، المرجع السابق، ص 263.

التجارية في أعالي البحار جزء من أرض الدولة التي ترفع علمها ومن ثمة تخضع السفينة في أعالي البحار لقانون هذه الدولة دون قانون أية دولة أخرى و يترتب على ذلك أن ما يقع على ظهر السفينة في أعالي البحار كما لو كان هو واقعا على أرض الدولة التي ترفع علمها ..."[1].

كما قضت محكمة العدل الدولية عام 1928 في قضية السفينة لوتس Lotus بإقليمية السفينة و هي في أعالي البحار حيث جاء في أسباب الحكم أنه " يترتب على مبدأ حرية البحار أن السفينة حينما تكون في أعالي البحار تشبه بإقليم دولتها و تحمل علم هذه الدولة ذلك لأنها تخضع لسلطة الدولة كغيرها من الأشياء الموجودة بالإقليم و لا تملك دولة أخرى أن تباشر سلطتها على هذه السفينة"[2] [3].

غير أن القاضي الإنجليزي في محكمة العدل الدولية الدائمة أنذاك و إسمه (فينيلي – Finaly) لم يوافق على هذا الحكم و كتب أسبابا قال فيها "أن السفينة مالا منقولا ليس له مكان ثابت و حينما تسير بحرا تغير مكانها في كل يوم، في كل ساعة، و حينما ترسو في الميناء تعتبر مالا منقولا يوجد في مكان ما بصفة مؤقتة[4].

إلا أن هذه النظرية ليست سليمة على إطلاقها، فالقول بأن السفينة جزء من إقليم دولتها قد يصطدم بواقع لم يتصوره الفقه، فإذا حدث و أن سفينة تجارية أجنبية إرتكبت مخالفات ضد قوانين بلد كانت ترابط في مياهه ثم أقلعت، فإن سلطات هذا البلد تستطيع أن تتبعها و تقودها إلى موانئها لمساءلتها[5] ، هذا من جهة، و من جهة أخرى إستقر الرأي الدولي على عدم الإعتراف للسفن التجارية الأجنبية بحصانة قضائية تعفيها من الخضوع لقضاء الدولة التي توجد في مياهها.

إنّ العمل بهذه النظرية قد يؤدي إلى نتائج خطيرة منها حرمان الدولة من مباشرة سيادتها في زمن السلم على السفن الأجنبية التي توجد بمياهها الإقليمية، و تتعارض مع مبدأ حق تفتيش السفن المشتبه فيها في زمن الحرب في أعالي البحار، و هذا حق معترف به في القانون الدولي.

و عليه ذهب (جيدل – Gidel) في تعبيره إلى أن القول بإقليمه السفينة territorialité ليس إلا

---

[1] حكم رقم 10 الصادر في 1927/09/10 من محكمة العدل الدولية و الخاص بحكم Costarica packet مشار إليه في : –د. إبراهيم العناني، قانون البحار، المبادئ العامة الملاحة البحرية، الصيد البحري، الجزء الأول، القاهرة، دار الفكر العربي، 1985، ص 264.

[2] د.مصطفى الحفناوي المرجع السابق، ص 264.

[3] أنظر تفاصيل القضية في : مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 276–277.

[4] John Colombos, op.cit, p 189.

[5] Ibid, p 190.

مجازا Metaphore و يؤدي إلى الوقوع في نتائج خاطئة كإحتساب مياه إقليمية للسفينة في أعالي البحار[1] ،و مع ذلك قد تكون هذه النظرية سليمة حينما لا تكون مصلحة في السفينة لدولة أخرى خلاف الدولة التي ترفع علمها و مثال ذلك في تحديد الحالة المدنية لطاقم السفينة و المسافرين، و منها مسائل الولادة و الزواج و الوفاة على ظهر السفينة[2] .

و على الرغم من الإنتقادات التي وجهت إلى هذه النظرية فإن العمل بها ما زال قائما حيث تذهب المادة 4 من القانون البحري الإيطالي على أن السفن الإيطالية في البحر العام و الطائرات الإيطالية في أجواء الفضاء التي لا تخضع لسيادة دولة من الدول تعتبر بمثابة أرض إيطالية[3] .

و لم يذهب القانون البحري الجزائري إلى ما ذهب إليه القانون البحري الإيطالي و الفقه القديم و هو إعتبار السفينة جزءا من إقليم الدولة التي ترفع علمها، بل ذهب إلى ما إستقر عليه الفقه الحديث و هو ضرورة إيجاد نظام قانوني في أعالي البحار و هي تلك المنطقة المجردة من سيادة أية دولة عليها، و هذا ما أكدته إتفاقية جنيف لأعالي البحار في المادة الثانية منها على أن أعالي البحار مفتوحة لكل الأمم و لا يحق لأية دولة أن تدعي إخضاع جزء منها لسيادتها.

و نتيجة لهذا كان لازما على المجتمع الدولي إخضاع السفن و الأشخاص في أعالي البحار لقانون دولة معينة تستظل بحمايته، و أنسب قانون لذلك هو قانون الدولة التي تتبعها السفينة و ترفع علمها و يعد هذا بمثابة الشرعية القانونية في أعالي البحار.

ب- شروط جنسية السفينة : لقد نصت المادة 34 من القانون البحري الجزائري و كذا نص المادة 2 من القرار الذي يحدد كيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن على وجوب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري و بذلك يكون المشرع الجزائري قد إقتصر التسجيل إلا على السفن التي تتمتع بالجنسية الجزائرية دون السفن الأخرى، و لكي تتمتع السفينة بالجنسية الجزائرية يجب أن تتوافر فيها شروط الجنسية الجزائرية المحددة طبقا لنص المادة 28 من القانون البحري و المادة 5 من القرار الذي يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة، و المتمثلة في الملكية الوطنية و الطاقم الوطني.

---

[1] د.صلاح محمد المقدم،تنازع القوانين في سندات الشحن و مشارطات إيجار السفينة دراسة مقارنة في القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية للطباعة و النشر، 1981، ص 62.

[2] أنظر ما جاء، في نص المادة 596 من القانون البحري الجزائري على أنه يحق للربان كما يجب عليه تسجيل بيانات الأحوال المدنية من ولادة ووفاة على متن السفينة خلال رحلتها و سندات الوكالة و الموافقة و الإذن و أيضا قبول الوصايا.

[3] د. صلاح محمد المقدم، المرجع السابق، ص 62.

وبذلك لا يعتبر التسجيل شرطا لحصول السفينة على الجنسية الجزائرية بل وسيلة لإثباتها، حيث لا تمنح سلطات التسجيل شهادة الجنسية إلا بعد التأكد من أن السفينة تتوافر فيها شروط الجنسية الجزائرية و هذا ما سيتم توضيحه عند تناول آثار التسجيل.

إنّ تقييد التسجيل بالسجل الجزائري لقيد السفن الجزائرية، و جعله مقتصرا على السفن التي تتوافر فيها الشروط الجنسية الجزائرية فقط، هو تأكيد لتبني الجزائر للنظام الوطني لتسجيل السفن، دون النظام الحر لتسجيل السفن و الذي أخذت به دول أعلام المجاملة كما سبق الإشارة إليه في الفصل التمهيدي.

و قد نصت المادة 91 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على كل دولة أن تحدد شروط منح جنسيتها للسفن و تسجيلها في إقليمها و الحق في رفع علمها، و يكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها و يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة و السفينة[1]، فهذا النص يؤكد مبدأ أساسيا مؤداه أن لكل دولة بتشريعاتها الخاصة أن تحدد شروط منح جنسيتها للسفن و شروط تسجيلها بإقليمها و إعطائها الحق في علمها، و هذا المبدأ غير المتنازع فيه سبق و أن أعلنه القضاء الدولي في الحكم الذي أصدرته محكمة التحكيم في لاهاي بتاريخ 1905/08/5 حيث جاء فيه أن لكل دولة أن تقرر لمن تمنح الحق في رفع علمها و تحديد القواعد التي يخضع لها منح هذا الحق[2] .

و تختلف الدول في تحديد الشروط الواجب توافرها لإكتساب جنسيتها، و تتردد في ذلك بين من تطلب شرطا واحدا أو أكثر تبعا لإمكانياتها المادية و رؤوس أموالها الوطنية، إلا أنه يمكن حصر هذه الشروط فيما يلي :

1- شرط البناء الوطني : و مقتضى هذا الشرط، أن تشترط الدولة في تشريعاتها البحرية لمنح جنسيتها لسفينة ما أن تكون هذه السفينة قد تم بناؤها في الورشات الوطنية (الأحواض الجافة) الخاصة ببناء السفن و تأخذ بهذا الشرط الدول التي وصلت في مجال صناعة بناء السفن درجة كبيرة من حيث كفايتها المحلية، مما يدعوها إلى تشجيع نمو هذه الصناعة.

---

[1] و قد أوردت نفس الحكم المادة 5 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

[2] د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 79، 80.

و لا تشترط هذا الشرط الدول التي ليست في حاجة إلى حماية نفسها من المنافسة الأجنبية في مجال بناء السفن كأمريكا و بريطانيا و كذا الدول التي لا تتوافر على مثل هذه الصناعة كالدول النامية و منها الجزائر.

أما فرنسا فقد إشترطت هذا الشرط في تشريعاتها القديمة و ذلك بموجب قانون 1793/09/21 و لما ثبت إرتفاع تكاليف بناء السفن، عدّلت عن هذا الشرط بموجب القانون الصادر في 1866/05/19 ثم عادت إلى تبني هذا الشرط بموجب قانون الجمارك المؤرخ في 1948/12/8 في نص المادة 219 و الذي يعمل به الآن[1].

2- شرط الملكية الوطنية : و مفاده أن تشترط الدولة لمنح جنسيتها لسفينة ما أن تكون مملوكة كلها أو نسبة منها لمواطنيها قصد مدّ الحماية لها في عرض البحر و تخصيصها بمزايا مالية لدعم أسطولها التجاري.

و قد أخذت بهذا الشرط معظم الدول مع الإختلاف في نسبة الملكية المشترطة للوطنيين فيشترط القانون البحري المصري في المادة الأولى منه، أن تكون السفينة مملوكة كلها لمصري أو لمصريين[2]، و يشترط القانون الفرنسي أن تكون السفينة مملوكة بنسبة 50% على الأقل لفرنسيين و بنسبة 100% لشركات يكون مقر إدارتها الرئيسي بفرنسا[3][4].

أما الجزائر رغم إحتياجاتها لرؤوس الأموال الأجنبية في مجال تنمية أسطولها التجاري، فإنها لا تسمح به إلا بالقدر الذي يمكّن الدولة الجزائرية من رقابته و الإشراف الفعلي على نشاطه[5]، لذلك لا تتمتع السفينة بالجنسية الجزائرية إلا إذا كانت مملوكة بنسبة 51% من قبل أشخاص

---

[1] إلا أن مرسوم 1975/09/2 يضيف إلى قانون الجمارك نصوص أخرى تغير أو تضيف أحكام جديدة له مشارا إليه في هامش Emmanuel du pontavice. op.cit. p.35

[2] د.حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 15.

[3] نص المادة 3 من قانون 1967/1/3 المعدل بقانون 1975/04/29.

[4] و تذهب المادة 219 من قانون الجمارك الفرنسي على أنه يمكن منح الجنسية الفرنسية لسفينة أجنبية غرقت في سواحل الإقليم الفرنسي، و تم إنقاذها من طرف فرنسيين، و بعد تصليحها شريطة أن تبلغ قيمة تصليحها أربع مرات ثمن شرائها، كما يمكن منح الجنسية الفرنسية للسفن الأجنبية التي يستأجرها فرنسيون غير مجهزة و يضمنون لها المراقبة و التجهيز و الإستغلال، شريطة موافقة الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الوزير المكلف بالإقتصاد و المالية. لمزيد من التفصيل راجع j.c.p op.cit. fascicule 1045. P 20.

[5] عبد الرحمن ملزي، المقال السابق، ص 39.

طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية، طبقا لنص المادة 28 من القانون البحري و المادة 5 من القرار المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة للبواخر حيث قضت على أنه "للحصول على الجنسية الجزائرية للسفينة، يجب أن تكون هذه الأخيرة مملوكة بنسبة 51% من قبل أشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية"، و تهدف الدولة من هذه النسبة إلى خلق موازنة بين إحتياجاتها لرؤوس الأموال الأجنبية و بين تمكينها من بسط رقابتها الفعلية على سفنها.

و قبل صدور القانون البحري كان ينظم شروط منح الجنسية الجزائرية مرسوم 1963/03/5 و الخاص بجزأرة السفن، و قد ميز هذا المرسوم بين ملكية الأشخاص الطبيعية و بين ملكية الأشخاص المعنوية، فبالنسبة للأفراد إشترط أن تكون السفينة مملوكة بنسبة 50% على الأقل للمواطنيين، أما بالنسبة للشركات فقد ميز بين شركات الأموال و شركات الأشخاص، فبالنسبة لشركات الأموال إشترط أن يكون رئيس مجلس الإدارة و مديريها و أغلبية مجلس الإدارة جزائريين، أما بالنسبة لشركات الأشخاص إشترط أن يكون نصف رأسمالها مملوكا للدولة و الهيئات العامة أو الوطنية.

و بعد صدور القانون البحري رفعت نسبة الملكية الوطنية من 50% إلى 51% إلا أنه لم يتعرض إلى التفرقة التي تعرض لها مرسوم 63 بين ملكية شركات الأموال و ملكية شركات الأشخاص.

و حتى يمكن إستيفاء فكرة جنسية السفينة حقها يجب التطرق إلى ملكية الأشخاص الطبيعية على حدة، ثم إلى ملكية الأشخاص المعنوية.

– **ملكية الأشخاص الطبيعية (ملكية الأفراد)** : كانت الملكية الفردية هي الصورة الغالبة في العصور الماضية، و قد كان هذا الوضع هو المألوف حيث لم تكن للسفينة حدا من القيمة كما هي عليه الآن، إذا كان من الميسور أن يمتلك شخص أو أكثر سفينة، على أن هذه الصورة ندرت الآن لعظم السفن الحديثة و إرتفاع أثمانها و تكاليف إستغلالها، و أصبح المكان الأول للشركات الملاحية، و مع ذلك مازالت صورة المالك الفرد أو أكثر قائمة في بعض أنواع الملاحة كملاحة الصيد.

و قد سمح القانون البحري بموجب المادة 579 منه للأشخاص الطبيعيين على إمتلاك سفن الصيد فقط و التي لا تتعدى حمولتها الإجمالية 50 طنا، و لا تثار مشكلة جنسية السفينة إذا كانت

مملوكة لشخص واحد فقط يحمل الجنسية الجزائرية، أما إذا تعدد الأشخاص المالكين لها فهنا يجب أن تكون نسبة الملكية الجزائرية تقدر بـ 51 % حتى تتمتع السفينة بالجنسية الجزائرية.

و تعرف حالة تعدد الأفراد في ملكية السفينة بالشيوع البحري، و هو حالة قانونية يمتلك فيها أكثر من شخص واحد سفينة على الشيوع دون أن يكون لأي منهم حصة مفرزة فيها[1] [2].

و يميز الفقه بين الشيوع البحري و ملكية الشركة من جهة و بين الشيوع البحري و الشيوع القائم في القانون المدني، فما يميز الشيوع و ملكية الشركة، أن الشركة تتمتع بشخصية معنوية بشكل تصبح فيه السفينة ملكا للشخص المعنوي ذاته و ليس للشركاء أنفسهم، أما الشيوع لا يعتبر شخصا، إذ ملكية السفينة فيه تظل للمشتاعين أنفسهم دون أن تثار فكرة وجود شخص معنوي مالك.

و ما يميز الملكية الشائعة للسفينة عن نظام الشيوع القائم في القانون المدني، أن العرف البحري في حالة ملكية السفينة على الشيوع و على خلاف الملكية الشائعة في القانون المدني قد جرى على تقسيم السفينة إلى 24 قيراطا أي حصة توزع على المالك، بحيث يملك كل منهم قيراطا أو أكثر و ليس لهذا التقسيم قيمة قانونية، بخلاف القانون الأنجليزي الذي يقسم السفينة إلى 64 قيراطا و يعطي لهذا التقسيم قيمة قانونية ملزمة عند تسجيل االسفينة، و إنما ليس ما يمنع أن يملك شخص جزءا من قيراط بشرط أن يتفق ملاك جزئيات القيراط على شخص واحد يسجل القيراط باسمه[3].

إنّ القوانين في مختلف الدول تنظر إلى الشيوع في القانون المدني على أنه حالة عرضية يجب إزالتها عن طريق الفرز، بينما تشجع الشيوع البحري لأنه يحقق النفع العام للدولة و للأفراد، حيث يستطيع من لا يملك القدر الكافي من المال على إمتلاك سفينة بمجرد المساهمة في ملكيتها.

– **ملكية الأشخاص المعنوية (ملكية الشركات)**: و هي الصورة الأكثر شيوعا اليوم، ذلك أن إمتلاك السفن أصبح يحتاج إلى توظيف أموال ضخمة يعجز الأفراد على تحملها.

و حتى تحصل السفينة المملوكة لأشخاص معنوية جزائرية الجنسية الجزائرية يجب أن تكون

---

[1] د.زهدور محمد، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، رسالة دكتوراه، معهد الحقوق و العلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1987، ص 193.

[2] و ترجع نشأة الشيوع البحري إلى فترة لم تنشأ فيها بعد فكرة الشخصية المعنوية (الشركات)، أنظر : J.C.P, commercial par Roger Jambu - Merlin et Jean Pierre Tosi, Sociétés de Quirataires, Fascicule 1210, 1992, p 2

[3] د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 69-70.

نسبة ملكيتهم لها تقدر بـ 51% طبقا لنص المادة 28 من القانون البحري السالف الذكر، و عليه لم يكتف القانون البحري بجنسية الأشخاص المعنوية الجزائرية حتى يضفي على السفينة الجنسية الجزائرية بل إشترط إلى جانب ذلك نسبة 51% لملكية الشخص المعنوي للسفينة.

وبذلك يتعين علينا أن نشير إلى جنسية الشخص المعنوي.

لقد إختلف الفقه حول تحديد معيار جنسية الشركة، فيذهب رأي إلى أن العبرة بمكان الرقابة و الإشراف، و يذهب رأي آخر إلى أن العبرة بالمكان الذي يوجد فيه مركز الإدارة الرئيسي للشركة، و يذهب رأي آخر إلى العبرة بمكان تأسيس الشركة، و يذهب رأي آخر إلى أن العبرة بمعيار النشاط الرئيسي.

و رغم أن المشرع الجزائري لم يتناول بصفة صريحة جنسية الشركة، إلا أنه أخذ بمعيار محل نشاط الشركة طبقا لنص المادة 4/50 من القانون المدني و المادة 2/547 من القانون التجاري[1].

و يختلف الأمر إذا كانت السفينة مملوكة لشركات الأشخاص، أو شركات الأموال.

فبالنسبة لشركات الأشخاص و على رأسها شركات التضامن، فإن إنتقال حصة الشريك إلى غيره تحوطها قيود محددة تضمن الإعتبار الشخصي بين الشركاء الذي تجمعهم الثقة المتبادلة، و عليه يكون من السهل جدا معرفة نسبة ملكية الشركة الجزائرية للسفينة و التي يجب أن تقدر بـ 51%.

و أما بالنسبة لشركات الأموال و التي تقوم على الإعتبار المالي و على رأسها شركات المساهمة، فإن تداول الأسهم يعد الخاصية الجوهرية التي تميزها عن غيرها من الشركات، و بالتالي يتعين التحقق من جنسية مالكي الأسهم عند إنتقال ملكيتها حتى لا يتم المساس بالنسبة التي إشترطها القانون الجزائري و هي نسبة ملكية الشركة الجزائرية للسفينة و هي المقدرة بـ 51%.

و الجدير بالذكر أنه في ظل إحتكار الدولة بموجب نص المادة 571 من القانون البحري لكل نشاطات النقل البحري، و إستئجار السفن و الإرشاد البحري و إيداع السفن و الشحن و التفريغ و القطر لدى دخول و مغادرة الموانئ، يجعل تطبيق النصوص الخاصة بملكية الشركات الخاصة أمرا نظريا.

و عليه في ظل سياسة الإنفتاح الإقتصادي و صدور قانون الإستثمارات ينبغي أن تكون نصوص القانون البحري أكثر ملاءمة[2] .

---

[1] د. أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، 1980، ص 72.

[2] و يذهب مشروع القانون البحري الجزائري الجديد في نص المادة 264 منه إلى رفع إحتكار الدولة على نشاطات النقل البحري.

3- شرط الطاقم الوطني : ومفاد هذا الشرط أن يكون أفراد طاقم السفينة كلهم أو بعضهم من المواطنين فيكون ربان السفينة و ضباطها و نسبة كبيرة من بحارتها من المتمتعين بجنسية السفينة، و الهدف من ذلك توفير أسباب العمل للمواطنين و حمايتهم من المنافسة الأجنبية، فضلا عما يمتاز به الطاقم الوطني من ولاء و إخلاص في رعاية مصالح دولته و المحافظة عنها.

و قد كانت الجزائر تشترط بموجب مرسوم 1963 و الخاص بجزأرة السفن أن تكون نسبة الطاقم الجزائري تقدر بـ 75% و ذلك لإمكانياتها المحدودة في هذا الشأن و إحتياجاتها للبحارة الأجانب لتشكيل طاقم السفينة.

إلا أنه بإنشاء المعهد العالي للبحرية ببوسماعيل بموجب الأمر 74-86 في 1974/09/17 أصبحت الجزائر تتمتع بإمكانيات معتبرة في هذا الشأن، خاصة من بين الأهداف الأساسية للمعهد هو تكوين ضباط الملاحة التجارية و ملاحة الصيد، و مختلف الإطارات المتخصصة سواء في الميدان التقني كالماكينة و الراديو، أو الميدان الإداري المتعلق بالملاحة البحرية، فبصدور القانون البحري إرتفعت هذه النسبة بموجب المادة 28 من القانون البحري و المادة 5 من القرار المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة و التي تحيل إلى المادة 413 من القانون البحري إلى 100% حيث نصت على أنه "يجب أن يتكون مجموع أفراد الطاقم من بحارة جزائريين ..." إلا أن النص أجاز في شقة الثاني الإستعانة بالخبرات الأجنبية حيث نص على أنه " ... و يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية".

فهذه الإستعانة بالبحارة الأجانب ليس فيها إخلالا بشروط الجنسية الجزائرية بل تهدف إلى مسايرة الإحتياجات الوطنية.

و يذهب القانون المصري في هذا الشأن بموجب قرار 1951/06/20 على أنه يجب أن لا تقل نسبة عدد البحارة و ممن في حكمهم عن 95% من مجموع عددهم في أية سفينة مصرية، و أن لا تقل نسبة عدد المصريين من ضباط الملاحة و من في حكمهم عن 75% من مجموع عددهم في أية سفينة مصرية[1].

و لم يشترط القانون الفرنسي هذا الشرط لإكتساب السفينة الجنسية الفرنسية مكتفيا بذلك بشرطي البناء الوطني و الملكية الوطنية.

---

[1] د. حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 17.

المطلب الثالث : أن لا تكون السفينة معفاة من التسجيل

لقد نصت المادة 2 من القرار المتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن على وجوب قيد جميع السفن الجزائرية في سجل قيد السفن الذي تمسكه السلطة الإدارية البحرية المختصة.

و بذلك يكون المشرع الجزائري قد ألزم تسجيل جميع السفن دون تمييز فلم يفرق بين السفن التجارية أو سفن الصيد أو سفن النزهة أو سفن خدمة المرافئ، فمتى إعتبرت الآلية سفينة وجب تسجيلها.

و ما يؤكد على إلزامية تسجيل جميع السفن مهما إختلفت أصنافها و نوع أنشطتها هو تحديد الجهات المختصة بالتسجيل في نص المادة 4 من القرار السالف الذكر، على أنه يمسك سجل في مستوى الإدارة المركزية بوزارة النقل لتسجيل السفن التجارية و سفن خدمة المرافئ التي تساوي سعتها الإجمالية 100 طن أو تفوقها، و سجل في مستوى الإدارة البحرية المحلية لتسجيل السفن التجارية و سفن خدمة المرافئ التي تساوي سعتها الإجمالية أقل من 100 طن، و سجل خاص لمراكب النزهة.

كما نصت المادة 6/5 من المرسوم التنفيذي رقم 90-115 و المؤرخ في 1990/04/21 و المتضمن إنشاء الوكالة الوطنية لتنمية الصيد البحري على أن تتولى الوكالة ضمان تسجيل بواخر الصيد.

و بذلك يكون المشرع الجزائري قد أخضع سفن الصيد و سفن النزهة للتسجيل بإعتبار أنه أصبح من المسلم به أن سفن الصيد و سفن النزهة تخضع للقانون البحري أسوة بالسفن التجارية، و أن تطبيق قواعد نقل الملكية و تقرير الحقوق العينية عليها و التسجيل مفيدا أساسا في بيان مركز السفينة، و شهر أهم الحقوق العينية التي ترد عليها، حيث أن ضرورة التسجيل بالنسبة لسفن الصيد و سفن النزهة لا تقل أهمية و شأنا عنه بالنسبة للسفن التجارية.

إن القانون الجزائري لم ينص صراحة على إعفاء سفن معينة من هذا الشرط و بذلك يكون قد أخضع جميع المنشآت البحرية التي يصدق عليها و صف السفينة لواجب التسجيل أيا كانت أغراضها تجارية أو للصيد أو للنزهة، و سواء كانت تقوم بالملاحة في أعالي البحار أو بالملاحة على السواحل.

غير أنه بالرجوع إلى القرار الذي يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة، نجده قد أعفى

بموجب نص المادة 2/2 منه بعض السفن من الجزأرة حيث جاء في مضمون النص على أنه لا تخضع للجزأرة سفن البحرية الوطنية، القوارب و الزوارق الملحقة بالبواخر المجزأرة و القوارب ذات حمولة أقل أو تساوي 6 طنات.

و بذلك فإن كل سفينة معفاة من الجزأرة فهي بالضرورة معفاة من التسجيل خاصة و أن جزأرة السفينة معناه تسليم شهادة الجزأرة (شهادة الجنسية الجزائرية) لكل سفينة تتوافر فيها شروط الجنسية الجزائرية و قد تم تسجيلها بالسجل الجزائري لقيد السفن الجزائرية.

إنّ الحكمة المتوخاة من إعفاء القوارب و الزوارق الملحقة بالسفن المجزأرة من التسجيل، هو أن هذه القوارب تعتبر من ملحقات السفينة و يسري عليها ما يسري على السفينة الملحقة بها، فلا داعي لجزأرتها بصفة مستقلة عن السفينة الأصل، أما بالنسبة للزوارق و القوارب ذات حمولة أقل أو تساوي 6 طنات فإنها لا تكتسب الوصف القانوني للسفينة و أن القول بتسجيلها لا معنى له، كونها لا تتمتع بخصائص السفينة و ما هي إلا منقولات عادية.

و قد عدد القانون المصري السفن المعفاة من التسجيل بموجب قانون تسجيل السفن التجارية في نص المادة الأولى منه و هي السفن الشراعية المخصصة للصيد، و قوارب النزهة التي لا تزيد حمولتها الإجمالية على 10 أطنان و التي لا تبحر عادة لمسافة أكثر من إثنى عشر ميلا بحريا من الشاطئ، و كذا المواعين و الصنادل و القوارب و الزوارق و غيرها من المنشآت التي تعمل داخل الميناء، و مع ذلك يجوز تسجيلها إذا طلب مالكوها[1].

المبحث الثاني

الشرط الخاص بقيام حق ملكية السفينة

إنّ تسجيل السفينة لا يقوم إلا بمناسبة إنشاء حق الملكية عليها، بصرف النظر عن سبب هذه الملكية، سواء كانت بعوض أو بغير عوض، إلا أنه مهما تنوعت أسباب ملكية السفينة فإنها لا تخرج عن كونها إما أسبابا عامة طبقا لقواعد القانون المدني، أو أسبابا خاصة أهمها تلك التي تضمنتها نصوص القانون البحري و المتمثلة في بناء السفينة و في شرائها.

المطلب الأول : أسباب ملكية السفينة

إنّ تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن لا يقوم إلا بمناسبة إنشاء حق ملكيتها،

---

(1) محمد علوان، المرجع السابق، ص 198.

إذ تعتبر ملكيتها سببا لتخصيص سجل خاص بالسفينة من السجل الجزائري لقيد السفن الجزائرية.

و الجدير بالذكر أن المقصود بإنشاء حق ملكيتها هنا، هو إمتلاك السفينة لأول مرة لجزائريين، حيث أنه في حالة ملكيتها المتعاقبة بين الوطنيين يكتفى بقيد إسم المالك الجديد في سجل السفينة و شطب إسم المالك القديم طالما أنها مازالت تحتفظ بشروط الجنسية الجزائرية، فلا داعي لتخصيصها بسجل جديد من السجل الجزائري لقيد السفن.

و لما كانت السفينة مالا منقولا فإنه يمكن إكتساب ملكيتها بكل الوسائل التي يمكن بمقتضاها إكتساب ملكية المنقولات طبقا للأسباب العامة المنصوص عليها في القانون المدني كالميراث و الهبة و الوصية، إلا أنه بإعتبارها منقولا ذو طبيعة خاصة و لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ثار جدال فقهي حول ما إذا كان من الممكن كسب ملكية السفينة بالتقادم، فذهب رأي في الفقه الفرنسي إلى أن السفينة منقول، و أن التقادم الطويل يسري على العقار و على المنقول عموما و لا محل لإستثناء السفن من هذا الحكم، و دعم هذا الرأي حجته بالإستناد إلى نص المادة 430 من القانون التجاري الفرنسي حيث يقضي هذا النص أنه لا يجوز للربان في أي حال من الأحوال أن يتملك السفينة بمضي المدة، يستنتج من النص أن كل شخص غير الربان يجوز له إمتلاكها بمضي المدة[1].

و قد خالف هذا الرأي فريق آخر من الفقه و من بينهم (ليون كان –Lyon Caen) و (رينو –Renault) معتبرا أنه لا يمكن كسب ملكية السفينة بالتقادم، إستنادا إلى أن القانون يشترط لنقل ملكيتها إتباع إجراءات الرسمية، و هذه الإجراءات جوهرية لا يمكن الإستعاضة عنها بالتقادم[2].

أما (ريبير – Ripert) ذهب إلا أنه لا يمكن قبول فكرة التقادم قصد إمتلاك السفن كونها تتمتع بقانون خاص و هو القانون البحري، و عليه يجب إخراجها من دائرة تطبيق قواعد القانون الخاص الواردة في نصوص القانون المدني[3] .

و بالنسبة للقانون البحري الجزائري و لو أنه نص في المادة 50 منه على بعض صور ملكية السفينة و هي البناء و الشراء، فإنه خلا من أي نص يجيز كسب ملكية السفينة سواء عن طريق التقادم في المنقول أو التقادم في العقار.

---

[1] د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 100.

[2] Georges Ripert. Op.cit, p 386.

[3] Ibid, p 387.

و عليه لا يمكن إعتبـار التقـادم سـببا لملكيـة السـفينة، خاصـة و أن نقـل ملكيتهـا يحتـاج إلى إجراءات رسمية خاصة (التوثيق و القيد) و أن التقادم لا يتوافق مع هذا النوع من نقل الملكية.

و قد تكتسب ملكية السفينة بأسباب خاصة منصوص عليها في قواعد القانون الـدولي العـام كالإغتنام البحري و يقصد به إستيلاء الدولـة أثنـاء الحـرب علـى سـفن أعدائهـا، و قـد تكتسـب بالمصادرة كعقوبة تكميلية نتيجة مخالفة السفينة للقوانين التي تفرضها الدولة على السفن التي تستعمل مياهها الإقليمية، و أحيانا أخرى قد تستولي الدولة على السفينة تحقيقا للصـالح العـام تحـت ضغـط ظروف إقتصادية معينة أو في حالة الحروب، و قد تكتسب ملكية السفينة بـالتخلي، حيـث يتنـازل المؤمن له عن ملكية السفينة للمؤمن في مقابل الحصول على مقدار مبلغ التـأمين بكاملـه، و يتحقـق ذلك عندما يكون الضرر الذي أصاب السفينة يبلغ درجة من الجسامة بحيث لا يبقـى للمؤمـن لـه منفعة في إستغلالها، كعدم صلاحيتها للملاحة، أو فقدانها أو تجاوز قيمة إصلاحهـا4/3 قيمتهـا، أو حالة إنعدام الأخبار عنها خلال مدة معينة ومجال الكلام عن التخلي هو التـأمين البحـري، و سـيتم توضيحه عند تناول أثار التسجيل.

و قـد تكتسـب ملكيـة السـفينة بالبنـاء أو بالشـراء و سنسـلط الضـوء علـى هذيـن السـببين بإعتبارهما من الأسباب الخاصة التي تضمنها القانون البحري.

المطلب الثاني: ملكية السفينة بالبناء

يعتبر البناء سببا أصليا لإكتساب ملكية السفينة، و يفرق الشراح عادة بين نوعين من البناء : البناء المباشر أو الإقتصـادي Construction par économie، و البنـاء بثمـن جـزافي Construction à forfait.

فبالنسبة للنوع الأول (البناء الإقتصادي) فيتلخص في أن يقـوم الراغـب في بنـاء السـفينة في إبرام عدد من العقود بعضها يتعلق بشراء الأدوات و الأجهزة اللازمة للبناء، و البعض الآخر خاص بإستخدام العمال و المهندسين لتنفيذ مخططـه و العمـل تحـت إشـرافه و توجيهاتـه، و بذلـك يحقـق الراغب في بناء السفينة ذلك بنفسه.

و لقد هجـرت هـذه الطريقـة لضـرورة التخصـص الـتي أصبحـت تتطلبهـا السـفن التجاريـة الضخمة و التي تتطلب تكاليف كبيرة، و مع ذلك ما زال معمولا بهذه الطريقة في تصليـح السـفن الصغيرة كسفن الصيد و سفن النزهة.

أما بالنسبة للنوع الثاني (البناء بثمن جزافي) و يتلخص في أن يعهد الراغب في بناء السفينة إلى شركات بناء السفن، ببناء سفينة ذات مواصفات معينة مقابل دفع مبلغ معين دون أن يقدم المادة اللازمة لذلك[1]، بحيث يقوم الباني بتوفير المواد اللازمة و التعاقد مع العمال و المهندسين و الإشراف على عملية بناء السفينة و تسليمها في الميعاد المتفق عليه و هذه هي الصورة الغالبة في الوقت الحاضر، إذ تقوم ببناء السفن الآن شركات ضخمة متخصصة تتمتع بشهرة فنية عالمية، و يقوم ممثلون عن الراغب في البناء بمراقبة و متابعة عملية البناء للتأكد من مدى إحترام الباني للشروط و المقاييس المطلوبة سواء من حيث طريقة الصنع أو نوع المواد المستعملة، و يقوم بهذه المتابعة مندوبون عن شركات التصنيف.

و بسبب عدم توفر الإمكانيات اللازمة للجزائر في مجال بناء السفن، ماعدا بناء السفن الصغيرة، فإنها تعهد بذلك إلى الورشات الأجنبية المتخصصة في هذا المجال[2] .

و قد قيد القانون البحري الجزائري ملكية السفينة بالبناء، بشرط الحصول على الرخصة المسبقة طبقا لنص المادة 50 من القانون البحري على أن إمتلاك السفينة بطريق البناء أو الشراء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة، و بوجوب توثيق عقد بناء السفينة طبقا لنص المادة 49 من القانون البحري على أن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر على الموثق، و هذا ما سيتم توضيحه عند تناول عقد شراء السفينة.

و قد ذهب القانون الفرنسي إلى إشتراط الكتابة في عقد بناء السفينة حيث نصت المادة الخامسة من قانون 1967/01/3 على أن يبرم عقد بناء السفينة لحساب الغير كتابة، و على الرغم من الطابع الإلزامي الذي يتميز به النص، إلا أنه لم يشر إلى ترتيب البطلان في حالة مخالفة إجراء

---

[1] د. علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 107.

[2] و يتم ذلك في شكل الصورة التالية : كأن ترغب الشركة الوطنية للنقل البحري في بناء سفينة، و لأجل ذلك تقوم بطرح مناقصة دولية، واضعة بذلك دفتر الشروط أين تذكر فيه كل المعلومات الدقيقة المتعلقة بالسفينة المراد بنائها من حيث نوعيتها و خصائصها، و تنعقد بعد ذلك لجنة وزارية تقوم بإختيار ورشة بناء السفينة التي تقدم أفضل عرض أنظر في هذا الشأن :
Salah Abdiche, Les Effets du Transport Maritime sur l'Economie internationale, DESS 203, Transports et distribution, Université de Paris I Panthéon, Sorbonne, p 14.

الكتابة[1] مما حدا ببعض الفقه إلى إعتبار أن الكتابة ليست ركنا شكليا في العقد و إنما ضرورية للإثبات فقط، بينما ذهب البعض إستنادا إلى تكييف عقد بناء السفينة بأنه عقد بيع إلى ضرورة إفراغه في الشكل الرسمي الذي إستلزمه المشرع بالنسبة لعقد بيع السفينة[2] .

بينما القانون المصري لم يشترط الرسمية في عقد بناء السفينة، و قد برر الفقه المصري ذلك أن السفينة و هي في طور البناء لا تندرج تحت وصف السفينة بمفهومها القانوني فمن تم لا يلزم لإنعقاد عقد بنائها أن يفرغ في الشكل الرسمي[3] .

أولا – طبيعة عقد بناء السفينة : أثارت طبيعة عقد بناء السفينة خلافات حادة بشأن التكييف القانوني للعقد المبرم بين طالب البناء و الباني.

فذهب رأي إلى إعتبار هذا العقد مختلطا أي مكونا من عقدين مختلفين هما عقد المقاولة و عقد البيع، جمعتهما عملية إقتصادية واحدة، و يرتبون عليه أحكام المقاولة إلى وقت تسليم الشيء، ثم أحكام البيع بعد ذلك[4] ، إلا أن الرأي الراجح فقها و قضاء على أن العقد الذي يربط طالب البناء و الباني ليس عقد مقاولة يقدم فيه المقاول عمله و خبرته تحت إشراف رب العمل و لحسابه، و بمواد مملوكة لرب العمل، و إنما هو بيع تحت التسليم يقوم فيه الباني ببناء سفينة من مواد مملوكة له و بالإستعانة بعمال يخضعون لإشرافه، على أن يتعهد بتسليمها بعد الإنتهاء من بنائها، أي أن البيع لا يرد على المواد التي إستخدمت في البناء بل على السفينة بعد تمام بنائها، و لا يتغير وصف عقد بناء السفينة (بيع تحت التسليم) إذا قام طالب البناء بمراقبة االباني في عمله أو في إشتراطه مواصفات معينة في السفينة، ما دام أن الباني يقدم عمله و المواد.

و يترتب على هذا التكييف أن ملكية السفينة تبقى للقائم بإنشائها حتى تنتقل ملكيتها إلى المشتري بعد تمام بنائها، إلا إذا إتفق على خلاف ذلك، و هذا ما ذهب إليه القانون البحري الجزائري في نص المادة 53 منه، و بذلك يتحمل الباني جميع الأخطار التي تصيب السفينة في طور البناء، و يكون لطالب البناء حق إسترداد الأقساط المدفوعة من ثمن السفينة.

أما في حالة إفلاس الباني فليس لطالب البناء إسترداد السفينة من التفليسة بوصفه مالكا، و إنما يقتصر حقه على التقدم بما دفعه من مبالغ في التفليسة كدائن عادي، كما أن السفينة تنتقل

---

[1] René Rodiere, op.cit, p 60.

[2] د. رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص 118.

[3] د.سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، الطبعة الأولى، القاهرة، مكتبة القاهرة الحديثة، 1969، ص 83.

[4] د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 85.

إلى طالب البناء محملة بجميع الأعباء التي يكون الباني قد رتبها عليها، و هذا ما نصت عليه المادة 56 من القانون البحري الجزائري على أنه يمكن رهن السفينة عندما تكون قيد الإنشاء بإتفاق الأطراف.

و حتى يتجنب طالب البناء هذه النتائج الخطيرة، فإن بعض الشرّاح في فرنسا ذهبوا إلى أن العقد المبرم بين طالب البناء و الباني هو بيع معلق على شرط واقف يتمثل أساسا في إتمام بناء السفينة و تسليمها في الميعاد المتفق عليه، و مقتضى ذلك أنه متى تحقق الشرط و حصل تسليم السفينة فإن طالب البناء يعتبر مالكا لها منذ إنعقاد البيع و يكون له أن يستردها من تفليسة الباني الذي أفلس و هي في مرحلة الإنشاء، كما لا يحتج عليه بالرهون التي رتبها الباني على السفينة في هذه المرحلة[1] ، غير أن هذا الرأي و إن إمتاز برعاية حقوق طالب البناء إلا أنه ليس صحيحا من الناحية القانونية ذلك أن البيع غير معلق على شرط بل بيع تام و ناجز، يعتبر المحل فيه شيء مستقبل.

و عليه جرى العمل على إدراج بعض الشروط في عقد بناء السفينة تقضي بإنتقال الملكية جزءا جزءا بقدر المبالغ المدفوعة، أو أن يتفق طالب البناء مع الباني على إعتبار الأقساط التي تدفع من الثمن بمثابة قرض للباني، ثم يرتب رهن بحري على السفينة لصالح طالب البناء ضمانا لهذا القرض، حتى إذا بيعت بسبب إفلاس الباني كان طالب البناء مطمئنا في إستيفاء ما دفعه بإعتباره دائنا مرتهنا يتقدم عن غيره من الدائنين[2] [3] .

ثانيا– آثار عقد بناء السفينة : يرتب عقد بناء السفينة شأنه في ذلك شأن أي عقد بيع، إلتزامات في ذمة باني السفينة، و أخرى في ذمة طالب البناء، يتم توضيحها في المطلب اللاحق عند تناول آثار عقد شراء السفينة.

المطلب الثالث : ملكية السفينة بالشراء

يعتبر شراء السفينة أهم وسيلة ناقلة لملكيتها، و قد تردد كثيرا القول بشراء السفينة و ليس بيعها، و هذا ما ذهب إليه القانون البحري الجزائري في نص المادة 50 منه حيث قضى "أن إمتلاك السفينة بطريق الشراء ..."، بإعتبار أن الشراء يكسب الملكية، أما البيع يفقدها، و سيتم التعرض إلى موضوع هذا العقد ثم لآثاره.

---

[1] د. علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 107.

[2] د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 65.

[3] و إنما هذه الوسيلة لا تحميه من الإمتيازات التي تترتب على السفينة بقوة القانون.

أولا- موضوع العقد :

يجب أن تتوفر في عقد شراء السفينة الأركان العامة للعقد و هي الرضا و المحل و السبب طبقا للقواعد العامة، و يجب أن يشمل شراء السفينة كل ملحقاتها التي تخدم أغراض ملاحتها و إستغلالها، و إذا أراد طرفي العقد إستثناء شيئا مما ذكر يجب النص بصفة صريحة على ذلك في العقد المبرم بينهما.

و يجب أن يتضمن الشراء، سفينة مستوفاة لكل شروط المحل، فإذا كانت السفينة قد هلكت و قت الشراء وقع العقد باطلا لإنعدام محله عموما، و مع ذلك قد يحصل الإتفاق أحيانا على حصول الشراء على خطر وجود السفينة أو هلاكها، كأن يبرم عقد الشراء تحت أي ظروف A toute chance ، أو سواء كانت الأخبار طيبة أو سيئة sur bonne ou mauvaise nouvelle، فيوصف الشراء عندئذ بأنه عقد إحتمالي[1] ، فهو عقد صحيح حتى و لو كانت السفينة قد هلكت قبل العقد، و قد فسر ذلك بأن العقد يتضمن بيعا و تأمينا، و كأن البائع يقبل الحصول على ثمن أقل في سبيل تحميل المشتري كل المخاطر[2] .

و يجوز شراء السفينة المثقلة برهون مع بقاء حق التتبع للدائن المرتهن طبقا لنص المادة 67 من القانون البحري الجزائري، لكن يمتنع بيع سفينة مثقلة برهون في الخارج بهدف إلغاء الرهون الواردة عليها عن طريق إخضاعها للقانون الأجنبي، طبقا لنص المادة 71 من القانون البحري.

أ- الرسمية : لقد نصت المادة 49 من القانون البحري على أن "العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق ..."، لقد جعل القانون الجزائري الرسمية ركنا في عقد بنائها، أو عقد شرائها يترتب على تخلفها بطلانه بطلانا مطلقا.

فاشتراط الرسمية هنا ليس رغبة من المشرع في حماية البائع و توجيه نظره إلى خطورة تصرفه فحسب، و ما يترتب عليه من آثار كما هو الحال في عقد الهبة أو عقد الرهن و سائر التصرفات التي يشترط فيها الرسمية، و إنما قصد من ورائها إحكام الرقابة على جنسية السفن، و تمكين السلطات العامة التأكد من توافر شروط الجنسية الجزائرية في السفينة.

و لا تشترط الرسمية بالنسبة لعقدي بناء و شراء السفينة فقط، بل جميع التصرفات التي من

---

[1] د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 93.

[2] د. علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 95.

شأنها نقل ملكية السفينة ومن قبيل ذلك هبة السفينة و كل أنواع العقود التي تبرم بشأن ملكيتها.

و تشمل الرسمية كل السفن أيا كان نوعها أو تخصيصها، لا فرق بين أن تكون السفينة تجارية أو سفينة صيد أو نزهة، أما العائمات التي لا يصدق عليها وصف السفينة و لا تستطيع القيام بالملاحة البحرية، فإنه لا داعي لإشتراط الرسمية في إبرام العقود الواردة على ملكيتها[1] .

ب- الرخصة : لم يكتف القانون البحري بالنص على الرسمية طبقا لنص المادة 49 السالفة الذكر بل إشترط إلى جانب ذلك الحصول على رخصة مسبقة طبقا لنص المادة 50 من القانون البحري حيث نصت على"إن إمتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة.

و تسلم هذه السلطة رخصة مسبقة"، لقد جاء هذا النص عاما، إذ لم يفرق بين شراء الجزائري لسفينة أجنبية أو سفينة جزائرية، كما ذهب نص المادة 51 من القانون البحري إلى قيد بيع الجزائري لسفينة جزائرية لأجنبي بشرط الحصول على الرخصة المسبقة حيث قضى على أنه "لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة"، نستخلص من النصين أن المشرع الجزائري قد قيد إمتلاك السفينة أو التنازل عنها بشرط الحصول على الرخصة المسبقة، فمتى كان المشتري جزائريا يجب عليه أن يحصل على رخصة لإمتلاك السفينة، مهما كانت جنسية البائع سواء كان جزائريا أو أجنبيا.

أما بالنسبة للبائع فلا يجوز له التنازل على ملكية السفينة الجزائرية أو جزء منها إلى أجنبي إلا بعد الحصول على الرخصة المسبقة، أما إذا كان المشتري جزائريا فيستطيع التنازل عن ملكيته للسفينة دون شرط الحصول على الرخصة المسبقة[2] .

و في حالة القيام بإجراءات البيع دون الحصول على هذه الرخصة، فإن البائع يعرض نفسه إلى عقوبة الحبس و الغرامة المقررة في نص المادة 517 من القانون البحري حيث تنص على "كل مالك سفينة جزائرية ينقل ملكيته فيها أو حصته منها إلى أجنبي دون رخصة مسبقة من السلطة

---

[1] Georges Ripert op.cit, p 410.

[2] و الملاحظ هنا أن القانون البحري الجزائري قيد إمتلاك السفينة بالبناء أو الشراء بشرط الحصول على الرخصة المسبقة، إلا أنه لم يتعرض لمن يتلقى ملكية السفينة عن طريق الإرث

الإدارية البحرية المختصة يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى سنتين و بغرامة لغاية قيمة السفينة أو الحصة المنقولة".

إنّ الغرض من الرخصة المسبقة هو إحكام الرقابة على السفن الوطنية خاصة من حيث توافر شروط الجنسية الجزائرية فيها، و عليه إذا بيعت السفينة بعد الحصول على الرخصة المذكورة صحّ البيع و سقطت عنها الجنسية الجزائرية بقوة القانون.

إلا أن الحصول على الرخصة المسبقة لإمتلاك السفينة، و القيام بإجراءات الرسمية أمام الموثق لا ينقل ملكيتها إلى المشتري طبقا للقانون الجزائري إلا بإتباع إجراءات تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن، و سيتم توضيح ذلك عند تناول آثار تسجيل السفينة.

ثانيا- آثار العقد : و تتمثل في الإلتزامات المتبادلة بين البائع و المشتري، أما نقل ملكية السفينة لا تعد أثرا من آثار البيع بل أثرا من أثار قيد حق الملكية في سجل السفينة، و يتم تناول إلتزامات المشتري ثم إلتزامات البائع.

أ- إلتزامات المشتري

- الإلتزام بدفع الثمن : إن إلتزام المشتري بدفع الثمن يعد الإلتزام الأساسي في جانبه و عليه دفعه فورا إذا لم يتضمن العقد شرطا بتأجيله أو تقسيطه طبقا للقواعد العامة، و يجب أن يحدد الثمن بصفة واضحة لا تدع مجالا للبس، و لا يمكن تطبيق أحكام الغبن في العقار المنصوص عليها في المادة 853 من القانون المدني الجزائري على السفينة، على أساس تشابه بعض الأحكام المطبقة على السفينة ببعض الأحكام المطبقة على العقار بإعتبار أن السفينة تبقى و حسب القاعدة الأصلية منقولا و لا مجال لتعميم أحكام العقار عليها.

و للبائع في سبيل الحصول على الثمن أن يتمسك تجاه المشتري بالضمانات التي يقررها القانون المدني و هي حبس السفينة، و طلب فسخ العقد مع التعو يض.

حق الحبس : يتمتع البائع بالحق في حبس السفينة و الإمتناع عن تنفيذ إلتزامه بالتسليم رغم حلوله إذا لم يدفع المشتري ما هو مستحق عليه من الثمن، و هذا تطبيقا للقاعدة العامة في حق الحبس إستنادا إلى نص المادة 1/200 من القانون المدني الجزائري.

الفسخ : إن الفسخ هو حق المتعاقد في العقد الملزم للجانبين في أن يطلب حل العقد ليتخلص بدوره من إلتزامه الذي أصبح بلا سبب متى تخلف الطرف الآخر عن تنفيذه، فيترتب على الفسخ زوال العقد بأثر رجعي.

و الفسخ هو حق بائع السفينة الذي لم يحصل على ثمن السفينة طبقا لأحكام القانون المدني و هذا ما جاء في نص المادة 119 منه، فليس من حق البائع فسخ العقد فقط بل حتى المطالبة بالتعويض على الأضرار الناجمة عن عمل المشتري المتأخر في دفع الثمن.

إلا أن تطبيق أحكام الفسخ و التي تحكمها القواعد العامة في القانون المدني، لا يمكن تطبيقها بنفس الصفة على السفينة و التي تخضع لأحكام القانون البحري، فإذا كانت من آثار الفسخ زوال العقد بأثر رجعي طبقا للقواعد العامة و إعتبار العقد كأنه لم ينعقد و زوال كل أثر له سواء فيما المتعاقدين أو بالنسبة للغير، فإن الأمر ليس كذلك بالنسبة للعقود التي أبرمها المشتري، و بالتالي لا يعمل بالفسخ إلا إذا كانت السفينة ما زالت مملوكة للمشتري، فإذا كان هذا الأخير قد باعها لشخص آخر فإن البائع الأول لا يستطيع أن يستردها من المشتري الثاني، غير أنه ذهب رأي إلى تقرير حق البائع في إسترداد السفينة لأن قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية لا يمكن أن تطبق على السفن[1].

إلا أن هذا الرأي لا يمكن التسليم به لأن المشتري لن يحتج بقاعدة الحيازة و لكنه يستند في ملكيته إلى السبب القانوني المنشئ للمكلية في القانون البحري سواء بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير و هو أن يكون عقد بيع السفينة قد أفرغ في الشكل الرسمي و تم قيده في سجل قيد السفن[2] .

ب- إلتزامات البائع

- الإلتزام بالتسليم : يلتزم البائع بتسليم السفينة ووضعها تحت تصرف المشتري بحالتها عند إبرام العقد إلا في حالة الإتفاق على خلاف ذلك، و يتضمن الإلتزام بتسليم السفينة تسليم كل ملحقاتها.

و تحديد مدى الإلتزام بالتسليم و ما يدخل فيه يخضع أساسا لإدارة الطرفين، و تختلف طريقة وضع المبيع تحت تصرف المشتري بإختلاف الشيء المبيع، فتسليم الأرض يكون بإخلائها و بالتخلي عن حيازتها و عدم مباشرة أي عمل عليها و تمكين المشتري من حيازتها، و تسليم البناء يقتضي زيادة عن ذلك تسليم مفاتيحه حتى يتمكن من دخوله و مستندات الملكية و عقود الإيجار إن وجدت[3] .

---

[1] د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 98.

[2] J.C.P, commercial, par Paulette Veaux Fournier et Daniel Veaux Fournier, Navire et Autres Bâtiments de Mer., vente volontaire d'un navire, effets, fascicule 1131, p 6.

[3] د.محمد حسنين، عقد البيع في القانون الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية ، 1983، ص 109.

و تسليم المنقول يكون عادة بمناولته للمشتري يدا بيد، و لما كانت السفينة منقولا من نوع خاص يجب تسليمها مع ملحقاتها و كل المستندات التي تثبت ملكية البائع لها كشهادة إمتلاك السفينة[1] و تمكين المشتري من القيام بكل التجارب عليها في حالة إمتلاكها عن طريق البناء طبقا لنص المادة 53 من القانون البحري الجزائري، على أنه تتم عملية نقل ملكية السفينة بتسليمها على أثر التجارب القانونية الإيجابية.

و إذا لم يقم البائع بتسليم السفينة جاز للمشتري أن يطالب بفسخ العقد مع التعويض طبقا لنص المادة 119 من القانون المدني.

– **الإلتزام بالضمان** : يلتزم البائع بأن يضمن للمشتري ملكية السفينة و الإنتفاع بها إنتفاعا هادئا كاملا، و صور الإلتزام بالضمان هي الإلتزام بضمان عدم التعرض و الإستحقاق و الإلتزام بضمان العيوب الخفية.

لقد أدت دقة الإجراءات التي أحاط بها القانون البحري ملكية السفينة و المتمثلة أساسا في القيد ، مع وجوب إطلاع إدارة الجمارك بكل عقد يتعلق ببيع السفينة أو جزء منها بموجب المادة 2/228 من قانون الجمارك، إلى قلة نسبة الإدعاء بإستحقاق السفينة.

إلا أن التركيبة التقنية للسفينة و التي قد تخفي عيوبا كبيرة وقفت حائلا في عدم إمكانية إكتشافها ليس من طرف المشتري فقط بل حتى البائع، مما جعل الإلتزام بضمان العيوب الخفية يفرض صعوبات جمة.

و يضمن البائع العيوب الخفية التي تنقص من قيمة الشيء المبيع أو تجعله غير صالح للإنتفاع على الوجه الذي يحقق الغاية المقصودة منه، و لم يتناول القانون البحري الجزائري ضمان العيوب الخفية تاركا ذلك للقواعد العامة.

و حتى يضمن البائع العيب يجب أن يكون خفيا، حيث تفرض القواعد العامة لكي يكون العيب خفيا يجب أن لا يكون في وسع المشتري أن يتبينه لنقص خبرته عن مستوى الرجل العادي طبقا لنص المادة 2/379 من القانون المدني، إلا أنه لا يمكن الإستناد إلى معيار الرجل العادي في فحص السفينة كونها تتمتع بتركيبة معقدة، و لأجل ذلك إستقر القضاء الفرنسي على إعتبار جميع العيوب التي تظهر بالسفينة عيوبا خفية إذ يصعب إكتشاف هذه العيوب في صناعة السفن[2] .

---

[1] د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 98.

[2] د. سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 84، 85.

و على هذا الأساس إعتبر القضاء الفرنسي العيب خفيا إذا لم يكن في وسع التقنيين المختصين بمعاينة السفينة إكتشافه عند البيع رغم تفكيكها [1]، كما ذهب إلى إعتبار الدرجة التي تعطيها شركات التصنيف للسفينة تشكل قرينة على خلو السفينة من العيب الخفي، إلا أنها لا تعد قرينة مطلقة بل يجوز إثبات عكسها، حيث أن أعوان هذه الشركات معرضين للخطأ في تقديراتهم[2] .

و على الرغم من تمتع السفينة بتقنية معقدة، فإنه لا يمكن إدراج كل العيوب التي تصيب السفينة ضمن العيوب الخفية مع إلزام البائع بالضمان، و هي العيوب التي يسهل على المشتري إكتشافها، حيث ذهبت المحاكم الفرنسية إلى عدم إعتبار الإهتزازات les vibrations التي يحدثها محرك السفينة من قبيل العيب الخفي لسهولة إكتشافها مباشرة عند القيام بالتجارب على السفينة كما لا يمكن إعتبار عدم وصول السفينة إلى تحقيق السرعة المرجوة عيبا خفيا، لأنه كان في وسع المشتري إكتشاف ذلك بمجرد الفحص البسيط و القيام بتجربة السفينة.[3]

إنّ مسألة العيب الخفي في السفينة مسألة واقع، فالمشتري عندما يشتري سفينة قديمة يجب أن يجعل في الإعتبار قدمها، بخلاف شرائه لسفينة جديدة لم يتم إستعمالها بعد، و عليه لا تستطيع المؤسسات التي تشتري السفن القديمة قصد تحطيمها و الإستفادة من بعض أجزائها التمسك بالعيوب الخفية[4] .

إن إلتزام البائع و الباني بضمان العيوب الخفية يعد إلتزاما قانونيا طبقا لنص المادة 379 من القانون المدني لا تستدعي الحاجة إلى النص عليه في العقد إلا أن العادة درجت بالنسبة لعقد بناء السفينة، أن يشترط طالب البناء في العقد ضمان الباني لحسن سير السفينة خلال مدة معينة، يلتزم فيها الباني بتغيير القطع التي يثبت عدم صلاحيتها خلال مدة الضمان، و يعتبر هذا الإلتزام إلتزاما تعاقديا، و قد ثار جدال حول ما إذا كان هذا الإلتزام يحل محل الإلتزام القانوني بضمان العيوب الخفية أم يضاف إليه، و بعد إنقضاء فترة الضمان هل يستمر الضمان القانوني و الخاص بالعيوب الخفية[5] .

إلا أنه لما كان ضمان العيوب الخفية يستمر وفقا للقواعد العامة، طالما أن العيب لم يكتشف، فإن الضمان القانوني يستمر حتى بعد إنقضاء مدة الضمان التعاقدي، إلى أن يكتشف العيب.

---

(1) J.C.P OP.CIT, fascicule 1131, p 10

(2) Ibid.

(3) Ibid.

(4) Ibid

(5) د. سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 85.

المبحث الثالث

إجراءات تسجيل السفينة و أسباب شطبها

إنّ السفينة التي تتوافر فيها الشروط السالف ذكرها تلزم مالكها بأن يبادر بإجراء تسجيلها في السجل الجزائري لقيد السفن، و إبلاغ إدارة التسجيل بكل تغيير أو تعديل يخص وضعيتها القانونية، سواء كان من شأن هذا التغيير يؤدي إلى تعديل البيانات الواردة في سجلها، أو إلى شطبها من السجل لفقدانها شروط التسجيل المحددة قانونا.

و لا يعد إجراء تسجيل السفينة أمرا إختياريا بالنسبة للمالك، بل يعد إجراءا إلزاميا يترتب على تخلف القيام به فرض العقوبة المحددة قانونا.

المطلب الأول : إجراءات تسجيل السفينة

أ- الجهة المختصة بالتسجيل : لقد كانت الجهة المختصة بتسجيل السفن و منح شهادة الجزأرة (شهادة الجنسية الجزائرية) طبقا للمرسوم 1963 تتمثل في الدوائر البحرية المتواجدة على مستوى الموانئ الجزائرية، و قد كان عدد هذه الدوائر طبقا لقرار 1962/11/25 و المتضمن إنشاء الدوائر البحرية ثلاثة تتمثل في الدائرة البحرية بوهران، و الدائرة البحرية بالجزائر و الدائرة البحرية بعنابة، و بموجب قرار 1969/08/20 أصبح عدد هذه الدوائر خمسة بعد إضافة الدائرة البحرية بالغزوات، و الدائرة البحرية ببجاية.

و بعد صدور القانون البحري بقت الأمور على حالها حيث نصت المادة 29 منه على أنه "تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة بمكان تسجيلها"، إلا أنه بصدور قرار 1980/05/17 و المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة أصبحت الجهة المختصة بتسجيل السفينة طبقا لنص المادة 3 منه هي نفس السلطة الموجودة بمكان التسجيل و هي حسب الحالة إما :

- الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالنسبة للبواخر ذات حمولة إجمالية تساوي أو تزيد على 100 طن.
- مدير الولاية المكلف بالنقل و الصيد البحري بالنسبة للبواخر ذات حمولة إجمالية تقل على 100 طن.

و بذلك أصبحت الجهة المختصة بتسجيل السفينة تحدد طبقا لحمولتها، فإذا كانت حمولتها تساوي 100 طن أو تزيد عنها، فإن الجهة المختصة تتمثل في الإدارة المركزية لدى وزارة النقل.

و أما إذا كانت حمولة السفينة تقل عن 100 طن فإن الجهة المختصة تتمثل في الإدارة المحلية المكلفة بالشؤون البحرية على مستوى الولاية بمكاتب الملاحة البحرية الموزعة عبر الموانئ[1][2].

أما بالنسبة لسفن الصيد فإنه يختص بتسجيلها الوكالة الوطنية لتنمية الصيد البحري طبقا لنص المادة 6/5 من مرسوم 1990 و الذي سبق الإشارة إليه.

لقد حدد المشرع الجزائري سلطات التسجيل في : التسجيل المركزي بوزارة النقل و الخاص بالسفن ذات الحمولة التي تساوي 100 طن أو أكثر، و التسجيل المحلي و الخاص بالسفن ذات الحمولة التي تقل عن 100 طن.

و الجدير بالملاحظة هنا ما الحكمة من مركزية التسجيل بالنسبة للسفن ذات الحمولة التي تساوي 100 طن أو تفوقها، فإذا كان يمكن تبرير ذلك في رغبة المشرع في إحكام الرقابة و الإشراف الفعلي على السفن ذات الأهمية البالغة و الحمولات الكبيرة، إلا أنه و بإعتبار الجزائر دولة بحرية تمتاز بإمتداد سواحلها و كثرة موانئها، فكان من الأجدر تسجيل كافة السفن مهما بلغت حمولاتها بموانئ بحرية تجنبنا للوقوع في مشاكل البيروقراطية و لتحقيق الدقة و السرعة في المعاملات البحرية.

فإذا كان يمكن قبول مثل هذا الإجراء بالنسبة للدول الحبيسة أي الدول غير الساحلية Les Etats enclavés التي لا مطل لها على البحر، في أن تسجل سفنها في مكان معلوم يقع في إقليمها و يعتبر الموطن القانوني لها، و تباشر نشاطها في ميناء دولة بحرية أخرى و يكون هو موطن إستغلالها، فإنه بالنسبة لدولة بحرية كالجزائر تتمتع بتعدد موانئها و إمكانياتها البشرية في هذا المجال، ليس هناك ما يبرر تسجيل السفن ذات الحمولة التي تساوي 100 طن و أكثر بالإدارة المركزية بوزارة النقل.

وقد ذهب المشرع الفرنسي في هذا الشأن بغية تحقيق الأعمال البحرية على أحسن وجه إلى وجوب وحدة ميناء تسجيل السفينة و ميناء إستغلالها بموجب الأمر الصادر في 1784/10/31 و التعليمة الصادرة في 1949/04/14 من الإدارة المكلفة بالبحرية التجارية[3] .

---

[1] و المقصود هنا الإدارة المحلية المكلفة بالشؤون البحرية على مستوى الولايات البحرية طبقا للقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1980/07/14 و المتعلق بكيفيات تنظيم مديرية النقل في الولاية.

[2] و تتواجد مكاتب الملاحة البحرية على مستوى الموانئ التجارية في 11 واجهة بحرية : الجزائر – عنابة – وهران – مستغانم – سكيكدة – بجاية – أرزيو – الغزوات – تنس – جيجل – بني صاف.

[3] Emmanuel du Pontavice, op.cit. p 22.

أما إذا كانت السفينة المراد تسجيلها موجودة بالخارج فتختص بتسجيلها السلطة القنصلية الجزائرية و هذا بموجب الأمر 77-12 المؤرخ في 1977/03/02 و الذي يتعلق بتنظيم الوظيفة القنصلية حيث جاء في نص المادة 51 منه على أنه يختص القنصل بإستلام الإقرارات ووضع الوثائق وفق التشريع الجزائري فيما يخص تسجيل سفينة بالجزائر و شطبها.

فيقوم القنصل بتسجيل السفينة التي تتوافر فيها شروط التسجيل طبقا للقانون الجزائري و منحها شهادة جنسية مؤقتة صالحة حتى وصولها إلى ميناء جزائري، على أن لا تتجاوز مدة صلاحيتها سنة واحدة طبقا لنص المادة 32 من القانون البحري، و بالتالي يمكن إعتبار التسجيل لدى القنصل الجزائري، تسجيل مؤقت يضمن للسفينة التمتع بمزايا الجنسية الجزائرية حتى وصولها الموانئ الجزائرية، أين يستوجب إعادة تسجيلها في الجزائر و شطبها من السجل الممسوك لدى القنصل الجزائري بالخارج.

و يذهب القانون المصري إلى أن السلطة المختصة بالتسجيل، تتمثل في إدارة التفتيش البحري بمصلحة النقل، و مكتب التسجيل الرئيسي بالإسكندرية، و لوزير المواصلات أن يعين بقرار منه الموانئ الأخرى التي تنشأ بها مكاتب للتسجيل، و يعد في مكاتب التسجيل سجل خاص يسمى سجل السفن و يحتفظ بصورة منه في المكتب الرئيسي بالإسكندرية[1].

و أما إذا إكتسبت السفينة في الخارج كان لمالكها الحصول على شهادة تسجيل مؤقتة من القنصلية المصرية بعد فحص المستندات المقدمة منه و يسرى مفعول هذه الشهادة لمدة أقصاها ستة أشهر و يبطل مفعولها بمجرد وصول السفينة إلى ميناء مصري فيه مكتب تسجيل[2].

و أما بالنسبة للقانون الفرنسي فإن السلطة المختصة بتسجيل السفن تتمثل في إدارة الجمارك حيث تتولى مكاتب الجمرك مسك سجلات قيد السفن[3].

ب- طلب تسجيل السفينة : إنّ مالك السفينة الذي يرغب في تسجيل سفينته، يجب عليه أن يقدم طلبا إلى الجهة المختصة حسب حمولة السفينة، مرفوقا بالوثائق و المستندات الضرورية لذلك، و هذا طبقا لنص المادة 44 من القانون البحري حيث تنص على أنه " يتم قيد السفينة في دفتر

---

[1] المادة 2 و 3 من قانون تسجيل السفن التجارية المصري.

[2] المادة 15 من قانون تسجيل السفن التجارية المصري.

[3] المادة 88 و 89 من المرسوم المؤرخ في 67/10/27.

تسجيل السفن بناء على طلب مالك السفينة إستنادا إلى تصريحه و الوثائق المقدمة ..."، و عليه لأجل تحقيق عملية قيد السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن أن يكون طلب مالك السفينة مشتملا على كل البيانات التي من شأنها تعيين السفينة تعيينا ذاتيا كإسمها، تاريخ و مكان بنائها و إسم الباني، حمولة السفينة، إسم المالك و محل إقامته أو مقره إذا كانت شركة، و أسماء المالكين على الشيوع مع بيان حصة كل منهم، و لا يختلف الأمر إذا تضمن طلب مالك السفينة رغبته في الحصول على شهادة الجنسية (وثيقة الجزأرة) أو في تسجيل السفينة لأن الأمر واحد.

وضمانا لصحة التسجيل و مصداقيته أوجب القانون إرفاق طلب التسجيل بجميع الوثائق التي تثبت صحة البيانات المقدمة طبقا لنص المادة 6 من القرار الذي يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة و المتمثلة في شهادة إمتلاك السفينة، إسم المالك و مقر إقامته أو مجهزها و إذا وجد عدة مالكين شركاء ذكرت أسماؤهم و بيان مقدار حصصهم، شهادة الحمولة، جرد عتاد التجهيز، علامة هيكل السفينة، قائمة رجال الطاقم، شهادة شرف يتعهد فيها مالك السفينة أو مجهزها بعدم الغش بوثيقة الجزأرة و عدم تسليمها وبيعها و عدم إعارتها و تسليمها للسلطة الإدارية البحرية في حالة عدم إستجابة السفينة لمواصفات الجزأرة، ووثيقة الإعفاء من الجمارك الوطنية.

كما يجب على مالك السفينة أن يثبت جنسيته الجزائرية طبقا لنص المادة 2/5 من القرار السالف الذكر، و أما إذا كانت السفينة قد آلت إلى المالك بموجب عقد شراء في الخارج يجب إرفاق طلبه بشهادة رسمية تثبت شطبها من السجل الأجنبي طبقا لنص المادة 46 من القانون البحري على أنه "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي و قبل شطبها منه".

أما بالنسبة للأعباء و الضمانات الواردة على السفينة فتقيد في سجل السفينة بناء على طلب الأشخاص المعنيين و الوثائق المبررة لذلك و هذا طبقا لنص المادة 44 من القانون البحري.

و تذهب جل التشريعات إلى وجوب تقديم طلب تسجيل السفينة مرفوقا بالوثائق اللازمة، و هذا ما ذهب إليه قانون تسجيل السفن التجارية المصري في نص المادة 6 منه على أنه يجب على مالك السفينة الذي يرغب في تسجيلها أن يقدم طلبا بذلك إلى مصلحة النقل مشتملا على البيانات التي تحدد ذاتية السفينة و ما يتصل بها من تصرفات مضافا إليها إسم السفينة الحالي و الأسماء السابقة، تاريخ و مكان المصنع الذي بنيت فيه، حمولتها و إسم المالك أو المالكين على

الشيوع، إسم الربان، الرهن إذا وجد و تاريخه و إسم الدائن و محل إقامته و الحجوز التي وقعت على السفينة و أن يرفق بهذا الطلب جميع المستندات و بوجه خاص تلك التي تثبت ملكيته للسفينة و جنسيته المصرية و شهادة شطبها من السجل الأجنبي[1].

و يختلف القانون الجزائري عن القانون المصري من حيث موضوع طلب التسجيل، إذ يقتصر طلب التسجيل في القانون الجزائري، على تسجيل السفينة فقط، أما الأعباء و الحقوق الواردة عليها فيختص بطلب قيدها في سجل السفينة الأشخاص المعنيون.

أما في القانون المصري فيشمل طلب التسجيل المقدم من المالك بتسجيل السفينة و بقيد الحقوق و الأعباء الواردة عليها.

و قد إشترطت بعض التشريعات كالتشريع السوري و الليبي على أن يتم تسجيل السفينة بناء على تصريح يتقدم به المالك إلى رئيس الميناء المختص و بحضور شاهدين على الأقل، و أن يتم تسجيل السفن التي يملكها مواطنون سوريون أو ليبيون خلال 15 يوما من تاريخ إنشائها، أما إذا كانت منشأة خارج البلاد فتبدأ هذه المهلة من تاريخ دخولها المياه السورية أو الليبية[2] [3].

و لم يشترط القانون الجزائري حضور الشاهدين لإتمام عملية تسجيل السفينة، و لم يقيد المالك بمدة يتم التسجيل خلالها.

ج- بيانات التسجيل : لقد حدد القرار الذي يتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن جملة من الشروط تحكم و تنظم عملية التسجيل، و السجل المخصص لقيد السفن الجزائرية من حيث مسكه و حجمه، و ترقيمه، و البيانات اللازم إدراجها فيه و إجراءات تعديل هذه البيانات.

فبالنسبة لمسكه، نصت المادة 4 في فقرتها الأولى على أنه يمسك :

- سجل في مستوى الإدارة المركزية لدى وزارة النقل للسفن التجارية و سفن خدمة المرافئ التي تساوي سعتها الإجمالية 100 طن أو تفوقها.

- سجل في مستوى الإدارة البحرية المحلية للسفن التجارية و سفن خدمة المرافئ التي تساوي سعتها الإجمالية 100 طن أو تقل عنها.

---

[1] محمد علوان، المرجع السابق، ص 199.

[2] محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 79.

[3] د.هشام فرعون، القانون التجاري البحري، الطبعة الثانية، حلب، مديرية الكتب و المطبوعات، 1985، ص 25.

- سجل في مستوى الإدارة البحرية المحلية لمراكب النزهة.

إلا أن نص المادة 4 يستدعي الوقوف لإبداء الملاحظة التالية، حيث من جملة ما قضى به النص أنه ألزم الإدارة المركزية بوزارة النقل بمسك سجل خاص بالسفن التي تساوي حمولتها 100 طن أو تفوقها، كما ألزم الإدارة البحرية المحلية بمسك سجل خاص بالسفن التي تساوي حمولتها 100 طن أو تقل عنها.

و ما يمكن ملاحظته مباشرة أنه إذا تعلق الأمر بالسفن التي تساوي حمولتها 100 طن فإنها تسجل إما بالإدارة المركزية بوزارة النقل و إما بالإدارة البحرية المحلية حسب هذا النص، طالما أن السجل الخاص بالسفن ذات حمولة 100 طن يجب مسكه في كلا الإدارتين، إلا أن نص المادة 3 من القرار الذي يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة جاء واضحا في هذا الشأن دون ترك مجال للتردد و الشك، حيث يشرف الوزير على تسجيل السفن التي تقدر حمولتها الإجمالية 100 طن أو تزيد عنها، أما السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 100 طن، فيشرف على تسجيلها مدير النقل و الصيد البحري على مستوى الولاية، و لتحقيق هذا التسجيل يجب إذا مسك سجل على مستوى الإدارة المركزية خاص بالسفن التي تساوي حمولتها الإجمالية 100 طن أو تزيد عنها، و سجل على مستوى الإدارة البحرية المحلية خاص بالسفن التي تساوي حمولتها الإجمالية أقل من 100 طن.

و الجدير بالذكر هنا أن نص المادة 4 باللغة الفرنسية[1] جاء متماشيا مع نص المادة 3 من القرار الذي يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة و لم يرد فيه الخلل الذي ورد في النص العربي من المادة 4 السالفة الذكر.

و بإعتبار النص العربي هو الأصل يجب تصحيح الخلل الوارد به لتحاشي كل لبس.

أما عن حجم و ترقيم سجل السفن و البيانات اللازم إدراجها في بطاقة تسجيل السفينة، و إجراءات تعديل هذه البيانات، فقد نظمتها نصوص القانون البحري و نصوص القرار المتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، حيث نصت المادة 5 من هذا القرار على أن تتكون

---

[1] نص المادة 4 الفقرة الأولى و الثانية من القرار الذي يتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن باللغة الفرنسية :

- Un registre, au niveau de l'administration centrale du Ministère des transports, pour les navires de commerce et de servitude dont la jauge brute est égale ou supérieure à 100 tonneaux.
- un registre, au niveau de l'administration maritime locale, pour les navires de commerce et de servitude dont la jauge brute est inférieure à 100 tonneaux.

السجلات الخاصة بالسفن التجارية و سفن خدمة المرافئ و التي حدد حجمها بحيث يكون طولها ستين (60) سنتمترا، و عرضها أربعين (40) سنتمترا من مئة (100) ورقة، و تتكون من مئة و خمسين (150) ورقة و بحجم طوله إثنان و ثلاثون (32) سنتمترا، و عرضه عشرون (20) سنتمترا فيما يخص مراكب النزهة.

كما إستوجبت المادة 6 و 7 من نفس القرار على ترقيم سجلات قيد السفن و توقيعها من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة، مع إلزامية ضبط هذه السجلات بإستمرار.

فمتى قدم المالك طلبه مدعّما بكل الوثائق اللازمة إلى الجهة المختصة بالتسجيل حسب السعة الإجمالية للسفينة (الحمولة) تقوم مصلحة التسجيل بعد التأكد من صحة هذه الوثائق، بتخصيص صفحة أو بطاقة من السجل لكل سفينة تدرج فيه كل البيانات الخاصة بها، و ذلك طبقا لنص المادة 35 من القانون البحري، حيث نصت على أنه يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية[1] :

أ- رقم تسلسل السجل و تاريخ قيد السفينة.

ب- عناصر شخصية السفينة.

ج- تاريخ و مكان إنشاء السفينة و إسم المنشئ.

د- إسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره و كذلك مجهز السفينة، و إذا وجد عدة مالكين شركاء، أدرجت أسماؤها و محلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.

هـ- سند ملكية السفينة و السند المتضمن إسناد حق إستعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص غير مالكها.

و- التأمينات العينية و الأعباء الأخرى التي تتحملها، و كذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.

ز- نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها.

ح- سبب و تاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل.

و كل تعديل في هذه البيانات يجب قيده في بطاقة تسجيل السفينة طبقا لنص المادة 36 من

---

[1] المقصود بسجل السفينة هنا البطاقة أو الصفحة المخصصة للسفينة من السجل الجزائري لقيد السفن.

القانون البحري على أن كل تعديل يطرأ على بيانات بطاقة تسجيل السفينة يخضع كذلك للقيد.

و بينت المادة 8 من القرار السالف الذكر كيفية قيد البيانات الجديدة في بطاقة تسجيل السفينة بعد شطب البيانات المعدلة، حيث يجب تبليغ كل تعديل يهم وضعية السفينة القانونية و هيكلها إلى السلطة الإدارية البحرية المعنية و يجب أن تذكر هذه البيانات بحبر يتعذر محوه.

و الجدير بالذكر أن قيد البيانات الجديدة المتعلقة بالسفينة بعد شطب البيانات المعدلة يبقى جائزا طالما أن السفينة لم تفقد شروط الجنسية الجزائرية، و عليه و طبقا للمادة 11 من نفس القرار السالف الذكر، يجب الإخطار بكل حالات تغيير مالك السفينة و إذا لم يترتب على هذا التغيير حرمان السفينة من الجنسية الجزائرية، فإن إسم المالك الجديد يذكر في سجل القيد و في وثيقة الجزأرة.

و أما إذا أراد مالك السفينة في أن يغير ميناء القيد (ميناء التسجيل) وجب عليه طبقا لنص المادة 10 من نفس القرار إخطار إدارة ميناء القيد السابقة مع بيان ميناء القيد الجديد، و إرسال ملف السفينة إلى ميناء القيد الجديد، حيث تسجل السفينة في سجل قيد السفن و تتلقى رقم تسجيل جديد.

و بعد الإنتهاء من عملية تسجيل السفينة تسلم السلطة المختصة بالتسجيل إلى مالك السفينة شهادة الجنسية الجزائرية الخاصة بسفينته (وثيقة الجزأرة) كدليل على أن السفينة مسجلة في مكان معلوم و تخضع لمراقبة و إشراف الدولة التي تحمل علمها، و على المالك أن يعمل على المحافظة على هذه الوثيقة كعدم بيعها أو إعارتها، و تسليمها للسلطة الإدارية البحرية في حالة عدم إستجابة السفينة لمواصفات الجزأرة.

و يعتبر السجل الجزائري لقيد السفن طبقا للقانون الجزائري سجل عمومي حيث يجب على السلطة الإدارية البحرية المختصة أن تضعه في متناول الأشخاص المعنيين، و أن تقوم بتقديم شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة متى طلب منها ذلك طبقا لنص المادة 43 من القانون البحري و المادة 14 من القرار المتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن.

و يذهب قانون تسجيل السفن التجارية المصري في المادة 7 منه على أن يدون في سجل السفينة جميع البيانات المتعلقة بإسم السفينة، تاريخ و مكان بنائها، حمولتها، نوعها ...إلخ، كما يجب تدوين رقم تسجيلها، و على المالك أو مجهزها أو ربانها أن يبادر إلى إبلاغ مصلحة النقل أو مكتب التسجيل فورا بالكتابة عن أي تغيير في البيانات في سجل السفن و يؤشر بهذا التغيير في السجل و في شهادة التسجيل، و يجب الإحتفاظ بشهادة تسجيل السفينة و إستعمالها إلاّ في ملاحة مشروعة.

أما القانون الفرنسي يذهب إلى أن كل بطاقة تسجيل السفينة يجب أن تتضمن بيانات محددة تتمثل في عناصر تحديد ذاتيتها، إسم مالكها، و إذا وجد عدة مالكين على الشيوع أدرجت أسماؤهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية، و كل التصرفات الواردة على السفينة كعقود الملكية على الشيوع، أما فيما يخص الرهون البحرية و محاضر الحجوز الواردة على السفينة يجب تدوينها زيادة على بطاقة تسجيل السفينة في سجلات خاصة بها[1].

المطلب الثاني : أسباب شطب السفينة

كما يجب على مالك السفينة بأن يقدم طلب تسجيل سفينته التي إكتسبها متى توافرت الشروط المحددة قانونا، فمن واجبه كذلك القيام بكل ما هو لازم لشطبها من السجل الجزائري لقيد السفن عن طريق إبلاغ إدارة التسجيل بكل التغييرات التي تمس ملكيتها طبقا لنص المادة 11 من القرار الذي يتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، فإذا كان من شأن هذه التغيرات حرمان السفينة من الجنسية الجزائرية عن طريق المساس بشرط ملكيتها كبيعها لأجنبي، فإنه يجب شطبها من سجل قيد السفن و إلغاء وثيقة جزأرتها طبقا لنص المادة 12 من القرار السالف الذكر حيث نصت على أنه "إذا حوّلت السفينة إلى بلد أجنبي وجب شطبها من سجل القيد و أن يلغى عقد جزأرتها"[2].

و لم يجعل القانون الجزائري حالة حرمان السفينة من الجنسية الجزائرية بمثابة السبب الوحيد لشطبها من سجل قيد السفن بل عدد حالات أخرى في المادة 37 من القانون البحري، معتبرا إياها أسبابا لشطب السفينة حيث نصت على أن "تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الأحوال التالية:

أ- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت.

ب- إذا فقدت أو إعتبرت مفقوده.

ج- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.

د- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.

هـ- إذا فقدت خاصية سفينة[3] .

و- إذا بيعت إلى الخارج"

---

[1] المادة 91 و 92 من مرسوم 1967/10/27.

[2] لقد قضى النص بإلغاء عقد الجزأرة و الصحيح إلغاء وثيقة أو شهادة الجزأرة.

[3] إذا فقدت خاصية السفينة.

و يمكن دمج هذه الأسباب فيما يلي :

- إنعدام السفينة حقيقة بالغرق أو التحطيم أو التلف.
- إنعدام السفينة حكما بالفقد.
- إنعدام توفر شروط الجنسية الجزائرية فيها.
- عدم قابليتها للتصليح أو لا تستأهله.
- فقد خاصية السفينة.

و تذهب جل القوانين إلى إعتبار إستيلاء العدو على السفينة سببا لشطبها من سجل السفن لأنه يفقدها جنسيتها، بينما خلا القانون الجزائري من النص على هذه الحالة ضمن الأسباب التي تؤدي إلى شطب السفينة[1] و سيتم توضيح هذه الأسباب ما عدا سبب إنعدام شروط الجنسية الجزائرية بسبب الإشارة إليه سابقا، و سيتناول عند الكلام عن الآثار المباشرة للتسجيل.

أ– إنعدام السفينة حقيقة : و يتمثل هذا السبب في أن تتعرض السفينة لحادث بحري يؤدي بها إلى الغرق أو التحطم أو التلف، و أن الحادث البحري الذي أصابها و أعدم وجودها قد يكون حريقا أو تصادما بحريا أو غرقا بحيث تعذر إخراجها من الماء[2] .

و تعتبر السفينة منعدمة حقيقة إذا عرف تاريخ و مكان تلفها أو غرقها.

ب– إنعدام السفينة حكما : و يتمثل هذا السبب في أن تقوم السفينة برحلة بحرية دون أن ترد أخبار عنها مدة معينة.

لقد إعتبر القانون البحري إنقطاع الأخبار عن السفينة لمدة معينة قرينة على فقدها، حيث حددت هذه المدة بثلاثة أشهر طبقا لنص المادة 39 منه بنصها على أنه " إذا إنقضت مدة ثلاثة أشهر على تاريخ وصول الأخبار من السفينة عدّت هذه الأخيرة مفقودة في ذلك التاريخ"، و من تم لا يجوز شطبها مباشرة إلا بعد مرور ثلاثة أشهر على تاريخ آخر خبر عنها، و بعد أن يعين الوزير المكلف بالبحرية السلطات المختصة للتصريح بأن السفينة مفقودة[3] .

و لم يقيد القانون البحري الجزائري هذه المدة بحسب مسافة الأسفار الحاصلة بين الجزائر

---

[1] المادة 17 من القانون البحري الليبي و السوري، المادة 14 من قانون تسجيل السفن التجارية المصري.

[2] إذا غاصت السفينة في الماء ثم لم تلبث أن إستعادت توازنها فلا يعتبر ذلك من قبيل الغرق، و التقدير يرجع لقاضي الموضوع، أنظر علي جسن يونس المرجع السابق، ص 683.

[3] إلا أن الأمر المتعلق بالتأمينات و الصادر في 1995/01/25 مدّد هذه المدة في نص المادة 134 الفقرة الرابعة إذ نص على أنه ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية : – إنعدام أخبار السفينة مدة تزيد على ثلاثة أشهر و إذا تسبب في تأخير الأخبار حوادث حربية، يمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر.

و البلدان الأخرى بل حددها بثلاثة أشهر مهما كانت مسافة هذه الأسفار، بخلاف القانون البحري المصري فقد حدد في المادة 215 منه المواعيد التي يلزم إنقضاؤها لقيام قرينة فقدان السفينة، و تتراوح هذا المواعيد من 6 أشهر إلى 12 شهرا و إلى 18 شهرا بحسب الأسفار الحاصلة بين مصر و البلدان الأخرى.

ج- عدم قابلية السفينة للتصليح أو لا تستأهله : لقد حددت المادة 40 و المادة 41 من القانون البحري حالة عدم قابلية السفينة للتصليح أو لا تستأهله، حيث نصت المادة 40 على أنه "تعتبر السفينة غير قابلة للتصليح عندما يكون التصليح مستحيلا أو عندما لا يمكن تصليح السفينة في المكان الموجودة فيه و لا يمكن سوقها لمكان يتم فيه التصليح".

كما نصت المادة 41 على أنه " تعتبر السفينة غير قابلة للتصليح عندما تكون كلفة الإصلاح أكثر بكثير من قيمة السفينة عند البدء برحلتها و عندما لا تقوم السفينة برحلة تساوي القيمة التي كانت عليها قبل الرحلة".

يستخلص من النصين أن السفينة تعد غير قابلة للتصليح بصفة مطلقة كأن تنشطر إلى قسمين أو أكثر، فتصليحها يعد أمرا مستحيلا.

و قد تعتبر السفينة قابلة للتصليح إلا أنه لا يمكن ذلك بحكم عدم وجود التقنيين في الجهة التي لجأت إليها السفينة، أو عدم وجود الحوض الجاف الذي يمكن تصليحها فيه، مع إستحالة قطرها إلى مكان آخر توجد فيه الوسائل الضرورية لذلك.

كما يمكن أن تعتبر السفينة قابلة للتصليح، إلا أنها لا تستأهله بسبب إرتفاع تكاليف إصلاحها التي قد تفوق قيمة السفينة عند البدء برحلتها أو عندما لا تقوم السفينة برحلة تساوي القيمة التي كانت عليها قبل الحادث بعد تصليحها.

و لا يجوز شطب السفينة غير القابلة للتصليح أو لا تستأهله مباشرة من السجل الجزائري لقيد السفن إلا بعد تعيين السلطات المختصة للتصريح بأن السفينة غير قابلة للتصليح أو لا تستأهله من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، و موافقة الدائن الذي قيد بإسمه ضمان أو عبء آخر على السفينة طبقا لنص المادة 42 و 38 من القانون البحري.

د- فقد خاصية السفينة : و يتمثل هذا السبب في أن تبقى المنشأة البحرية قائمة و موجودة بنفس الأوصاف التي كانت عليها من قبل إلا أنها تفقد وصف السفينة إذا غيرت تخصصها

و أحجمت عن القيام بالملاحة البحرية بأن أصبحت فندق أو مستشفى عائم.

و تقوم نفس السلطة المخولة لها قانونا عملية تسجيل السفن القيام بعملية شطبها من السجل الجزائري لقيد السفن، مع تسليم وثيقة الشطب من السجل بعد إستطلاع رأي إدارة الجمارك في حالة بيع السفينة في الخارج طبقا لنص المادة 9 من القرار المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة.

– المطلب الثالث : جزاء مخالفة إجراءات التسجيل و الشطب

إنّ كل سفينة تتوافر فيها شروط التسجيل المذكورة آنفا تلزم مالكها بأن يبادر مباشرة بتسجيلها دون تأخير أو تماطل مع تقديم كل الوثائق الضرورية لذلك، و نفس الشيء عند فقدها شرط من الشروط الضرورية اللازمة لبقائها مقيدة في السجل الجزائري للسفن، إذ يجب على المالك أن يقوم بتقديم البيانات و الوثائق المثبتة لذلك قصد شطبها من السجل الجزائري للسفن، و إعلام السلطة الإدارية في الوقت المناسب بجميع التغييرات التي تخص ملكية السفينة أو إستعمالها.

و في سبيل تحقيق إلزامية تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن متى توافرت الشروط اللازمة، أو شطبها منه متى إختلت شروط تسجيلها، ذهبت المادة 516 من القانون البحري إلى فرض عقوبة الغرامة المالية على كل من يهمل القيام بذلك حيث نصت على أن "كل مالك سفينة أو مجهز غير مالك لسفينة يخالف الإلتزامات المقررة في هذا القانون و النصوص المتخذة لتطبيقه و يهمل على الخصوص :

أ- تسجيل السفينة في الدفتر الخاص بتسجيل السفن أو شطبها من هذا الدفتر.

ب- تقديم البيانات و الوثائق المطلوبة لتسجيل السفينة أو شطبها من الدفتر.

جـ- إعلام السلطة الإدارية البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغييرات الخاصة بملكية السفينة أو بإستعمالها، يعاقب بغرامة من 500 إلى 3000 دج".

و بذلك يكون المشرع الجزائري قد جعل من تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن إجراء وجوبي يترتب على الإخلال به تطبيق العقوبة المقررة في النص المذكور، مستهدفا من هذه الإلزامية تدعيم و إزدهار الأسطول التجاري البحري الجزائري، و عدم تمكين تسجيل السفن التي تتوافر فيها شروط التسجيل طبقا للقانون الجزائري من التسجيل في سجلات الدول الأجنبية (دول أعلام المجاملة)[1].

و عليه يكون المشرع الجزائري قد خالف كل من المشرع المصري و الفرنسي في هذا الشأن، حيث لم يجعل المشرع المصري تسجيل السفينة أمرا إلزاميا على المالك بل أمرا إختياريا و ذلك

---

[1] لم يجعل مشروع القانون البحري الجزائري الجديد إجراء تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن إجراء إلزاميا.

طبقا لمضمون المادة الأولى من قانون التسجيل و التي تنص على أنه " لا يجوز لأية سفينة أن تسير في البحر تحت العلم المصري إلا إذا كانت مسجلة وفقا لأحكام هذا القانون" كما أن هذا المعنى ظاهر من عبارة المادة السادسة حيث نصت " على مالك السفينة الذي يرغب في تسجيلها أن يقدم طلبا بذلك إلى مصلحة النقل ..."، غير أن مالك السفينة الذي لا يقوم بتسجيلها يتعرض لحرج شديد إذ يمتنع عليه أن يسيرها في البحر تحت العلم المصري[1] .

و لم يجعل كذلك المشرع الفرنسي من التسجيل إجراء إلزاميا[2] مما ترتب عنه السماح بتسجيل السفن التي يملكها فرنسيون بسجلات دول التسجيل الحر (دول أعلام المجاملة)، حيث بلغ عدد السفن الفرنسية المسجلة بدول أعلام المجاملة 36 سفينة عام 1979[3] .

و ما يلاحظ على نص المادة 516 من القانون البحري أن المشرع الجزائري لم يقيد المالك بمدة محددة يبادر فيها بتسجيل أو شطب سفينته، أو إعلام السلطة الإدارية البحرية بكل التغييرات التي تمس ملكية السفينة حتى يمكن القول أنه قد أهمل في القيام بالإلتزامات المفروضة عليه قانونا.

و عليه يبقى المجال أمامه مفتوحا بأن يتذرع بتبريرات مختلفة و قد تكون وهمية لتبرير إهماله و التهرب من العقوبة المفروضة عليه قانونا، لغياب النص على المعيار الذي يمكن الإعتماد عليه لإعتبار المالك مهملا.

و في هذا الشأن نجد في بعض التشريعات كالتشريع البحري الليبي، يذهب إلى وجوب تسجيل السفينة خلال 15 يوما من تاريخ بنائها أو إمتلاكها، فإذا تم بناء السفينة أو تملكها في الخارج تبدأ مدة 15 يوما من تاريخ دخول السفينة المياه الإقليمية[4] .

و بذلك كان على المشرع الجزائري أن يقيد ذلك بمدة معينة كما هو معمول به في القانون البحري الليبي، و في حالة الإخلال بتلك المدة يمكن إعتبار المالك مهملا، و من جهة أخرى فإن تقييد التسجيل و الشطب بمدة محددة يساعد و يمكن السلطة البحرية المختصة في التحكم و المراقبة الفعلية للأسطول البحري التجاري.

و أما عن قيمة الغرامة المالية التي تفرض على المالك في حالة إهماله فإنها ليست ردعية و لا تكافئ القيمة الحقيقية للسفينة.

---

[1] د.علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 60-61.

[2] Emmanuel du Pontavice, op.cit, p 37.

[3] Pierre Bauchet, op.cit, p 259.

[4] و يذهب التشريع البحري السوري إلى نفس ما يذهب إليه التشريع البحري الليبي.

نخلص من كل هذا أن تسجيل السفينة طبقا للقانون الجزائري تضبطه شروط و إجراءات محددة.

فبالنسبة لهذه الشروط تنحصر أساسا في توافر شروط الجنسية الجزائرية فيها و المتمثلة في الملكية الوطنية و المقدرة بنسبة 51% و الطاقم الوطني، و أن لا تكون السفينة من السفن المعفاة من التسجيل، إلى جانب ضرورة قيام مالكها بكل ما هو لازم بشأن توفير عناصر ذاتيتها كإختيار إسمها و ميناء تسجيلها و تقدير حمولتها.

و بسبب قيد المشرع الجزائري تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن بشرط الجنسية الجزائرية، فإن إجراء تسجيلها لا يقوم إلا بمناسبة قيام حق ملكيتها لأشخاص يحملون الجنسية الجزائرية، حيث أنه في حالة ملكيتها المتعاقبة بين الجزائريين يكتفى فقط بقيد حق ملكيتها في البطاقة المخصصة للسفينة، بدلا من تخصيصها بتسجيل و بطاقة جديدة من سجل السفن.

أما بالنسبة لإجراءات تسجيلها، فإنه يجب على مالك السفينة التي توافرت فيها الشروط السالفة الذكر، أن يقدم طلبا مرفوقا بكل الوثائق اللازمة إلى السلطات المختصة بالتسجيل قصد تسجيلها.

و لا ينحصر واجب مالك السفينة في القيام بإجراءات تسجيل سفينته فقط، بل بإطلاع سلطات التسجيل بجميع التغيرات التي تطرأ عليها سواء تلك التي تمس عناصر ذاتيتها أو تلك التي تتعلق بملكيتها كبيعها لأجنبي لما لهذه الأخيرة من أهمية خاصة، كونها تعد من الأسباب الرئيسية لشطبها من السجل الجزائري لقيد السفن.

الفصل الثاني

آثار تسجيل السفينة و تحديد مكانة نظام تسجيل السفن

إنّ تخصيص المشرع الجزائري السفينة بنظام التسجيل لم يكن عبثا، بل قصد منه ترتيب جملة من الآثار.

سواء أثار مباشرة تنشأ بمجرد تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن، و تتمثل أساسا في تمكين السفينة المسجلة من التمتع بأثار الجنسية، و الإشراف الإداري عليها من حيث تزويدها بالوثائق اللازمة لمباشرة ملاحتها، و مراقبة مدى إستيفائها لشروط الجنسية الجزائرية.

أو أثار غير مباشرة حيث أن القيام بإجراء تسجيل السفينة طبقا للأمر المتعلق بالتأمينات في الجزائر يعد سببا لإلزامية التأمين البحري عليها، كما أنّ سجل (بطاقة) السفينة يعتبر بمثابة الوسيلة الوحيدة لشهر مختلف التصرفات الواردة عليها.

و بسبب حسب ما هو شائع طبقا للقواعد العامة على أن التسجيل أو القيد يعد إجراءا أساسيا لشهر التصرفات الوادرة على العقار لثباته، فكان إعتبار نظام تسجيل السفن وسيلة لشهر مختلف التصرفات الواردة عليها خاصة و أنها من المنقولات يستوقفنا لتحديد مكانة نظام تسجيل السفن أمام نظام السجل العقاري طبقا للقانون الجزائري.

و بغرض توضيح ذلك سيتم تقسيم هذاالفصل إلى :

المبحث الأول : الآثار المباشرة لتسجيل السفينة.

المبحث الثاني : الآثار غير المباشرة لتسجيل السفينة.

المبحث الثالث : تحديد مكانة نظام تسجيل السفن.

المبحث الأول

الآثار المباشرة لتسجيل السفينة

إنّ الهدف الأساسي من تسجيل السفينة هو السماح لها مباشرة، الإستفادة من كل المزايا التي يقررها القانون البحري للسفن التي تتمتع بالجنسية الجزائرية، و تمكينها من ممارسة ملاحتها طبقا لأحكام القانون الوطني و الدولي، عن طريق تزويدها بكل الوثائق اللازمة، سواء تلك التي تثبت جنسيتها أو تلك التي تثبت مدى صلاحيتها للملاحة، مع مراقبة وضعيتها القانونية بإستمرار خاصة فيما يتعلق بشروط جنسيتها.

المطلب الأول : التمتع بآثار الجنسية

لا يعتبر التسجيل شرطا من شروط إكتساب الجنسية في ظل النظام الوطني لتسجيل السفن، بل يعتبر الإجراء اللازم لتمكين السفينة من التمتع بآثار الجنسية.

و عليه فإن عدم التسجيل لا يساوي من الناحية العملية حرمان السفينة من الجنسية الجزائرية، طالما أن شرط الملكية الوطنية و الطاقم الوطني متوافر فيها، بل يساوي حرمانها من آثار الجنسية، حيث أن إجراء تسجيل السفينة لا يكسبها الجنسية الجزائرية بل يكسبها الحصول على الوثيقة الرسمية الدالة على التمتع بها و المتمثلة في شهادة الجنسية (وثيقة الجزأرة)، و بالتالي التمتع بآثار الجنسية.

و هذا ما نصت عليه المادة الأولى من القرار المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة حيث نصت على أنه "تثبت الجنسية الجزائرية لباخرة ما بوثيقة الجنسية تسمى"وثيقة الجزأرة" التي تمنحها صفة الباخرة الجزائرية و تسمح لها برفع العلم الوطني و الإستفادة من الحقوق التابعة لذلك".

و من جملة الآثار الهامة التي تترتب على منح الدولة جنسيتها للسفينة هي ما تلجأ إليه الدول عادة إلى تخصيص سفنها بمزايا خاصة سواء من الناحية السياسية أو الإقتصادية، و جعل جنسية السفينة ضابطا للإسناد في حالة تنازع القوانين، و بسط الإشراف الإداري على سفنها.

أولا- المزايا الممنوحة للسفن الوطنية : إنّ تخصيص السفينة بجنسية دولة معينة له الأثر البالغ من عدة نواحي :

أ- من الناحية السياسية : تتمتع السفينة بحماية الدولة التي تحمل جنسيتها أينما كانت، سواء في أعالي البحار أو في مياه إقليمية أجنبية، و تتجلى هذه الأهمية في تحديد مركز السفينة طبقا للقانون الدولي، هل هي سفينة دولة محايدة أو دولة محاربة، و بالتالي معرفة حقوقها وواجباتها في زمن السلم و الحرب.

ففي زمن السلم تمنع مصادرتها، فالسفينة التي تبحر بدون علم لكونهـا لا تنتمي لأية دولة يحق لجميع السفن الأخرى مصادرتها على أنها سفينة قرصنة و لا تتمتع بأية حماية.

أما في زمن الحرب، إذا كانت السفينة تابعة لدولة محاربة، فإنـه تجوز مصادرتها والإستيلاء عليها بما فيها من بضائع، و لو كانت هذه البضائع مملوكة لدولة محايدة، في حين إذا كانت السفينة تابعة لدولة محايدة فإنه لا يجوز التعرض لها و لا لحمولتها حتى و لو كانت هـذه المحمولات لدولة محاربة ما دامت أنها لا تعتبر من المهربات الحربية، و ذلك تطبيقا للقاعدة الدولية التي تقضي بأن العلم المحايد يحمي البضائع المعادية من المصادرة ما لم تكن هـذه البضائع من المهربات الحربية في حين أن للدولة المحاربة أن تغتنم السفن المعادية بما عليها من بضائع.

ب- من الناحية الإقتصادية : إنّ الدولة تعمل عادة على مساعدة أسطولها البحري لمباشرة نشاطه التجاري، فنظرا لأهمية هذا النشاط بالنسبة للإقتصاد الوطني تخص الدولة سفنها ببعض المزايا دون السفن الأجنبية. كأن تقتصر الدولة الملاحة الساحلية و ملاحة الصيد في مياهها الإقليمية على السفن التي ترفع علمها، و هذا ما نصت عليه المادة 166 من القانون البحري، على أن تخصص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للراية الوطنية، ما عدا حالة الإستثناءات المقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للمعهادات و الإتفاقيات الحكومية، و كذا نص المادة 167 على إعتبار منطقة ملاحية مخصصة للراية الوطنية، الملاحة المساعدة و ملاحة الإرتفاق المتممة في حدود المياه الإقليمية.

و ما جاء في نص المادة 169 على تخصيص ملاحة الصيد في حدود المياه الإقليمية لرجال البحر و السفن الجزائرية ما عدا في حالة الحصول على رخصة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الخاصة بالسفن الأجنبية تطبيقا للإتفاقيات المتبادلة بهذا الخصوص[1][2].

و كل شخص يخالف هـذه المواد يتعرض للعقوبة المقررة في نص المادة 170 من القانون البحري و المتمثلة في الغرامة و التي تتراوح قيمتها ما بين 10.000 دج إلى 100.000 دج و بالسجن لمدة تتراوح ما بين 15 يوما إلى ستة أشهر أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، و في حالة العود تضاعف إحدى العقوبتين مع حجز السفينة.

---

[1] و هذا ما تناوله مشروع القانون البحري الجزائري الجديد في نص المادة 94 منه.

[2] إلا أنه طبقا للمرسوم الذي يحدد القواعد المتعلقة بالصيد البحري فإن الرخصة التي تناولتها المادة 169 تسلم من قبل الوزير المكلف بالصيد البحري.

و في سبيل تثبيت مقومات التجارة البحرية الوطنية في مواجهة المنافسة الأجنبية تعمل الدولة على تخصيص السفن الوطنية بالإعانات و المساعدات، و إعفائها من بعض الرسوم حتى يتسنى لها ممارسة ملاحتها في أحسن الظروف.

ثانيا- جنسية السفينة ضابط إسناد : يساعد إنتساب السفينة لدولة معينة في تحديد القانون الواجب التطبيق في حالة تنازع القوانين، المترتبة عن إشكالات القانون الدولي الخاص بسبب إختلاف العناصر الأجنبية التي تحيط بالسفينة أثناء رحلتها.

و قد إستقر الرأي على أن قانون الجنسية الذي تتمتع به السفينة هو القانون الذي يحكم جميع التصرفات القانونية التي تقع على السفينة، و كذا جميع الجرائم و المخالفات التي ترتكب على متنها و هي في منطقة أعالي البحار، و بذلك إذ تم تصرف قانوني أو واقعة مادية على سفينة جزائرية و هي في منطقة أعالي البحار، فيفترض أن التصرف أو الواقعة المادية قد تمتا على الأراضي الجزائرية و من تم يجب تطبيق القانون الجزائري عليهما.

و أما إذا وقع التصرف القانوني أو الواقعة المادية على متن السفينة الجزائرية أثناء تواجدها في المياه الإقليمية لدولة أجنبية، فإن التساؤل يثور حول أي القانونين أولى بالتطبيق، القانون الجزائري أم القانون الأجنبي.

و للإجابة عن هذا التساؤل يجب التمييز هنا بين المسائل الجنائية و المسائل المدنية.

- فبالنسبة للمسائل الجنائية تثور التفرقة بين السفن الحربية و السفن العامة من جهة و السفن الخاصة من جهة أخرى، فأما عن السفن الحربية فلا خلاف في خضوع جميع الجرائم التي ترتكب على متنها لقانون الدولة التابعة لها السفينة أينما كانت سواء في أعالي البحار أو في المياه الإقليمية الأجنبية، طبقا لنص المادة 8 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار حيث تنص على أن السفينة الحربية أثناء سيرها في أعالي البحار تتمتع بحصانة قضائية كاملة فلا تخضع لسلطان قانون دولة أخرى غير دولة علم السفينة، و ذلك لأن السفن الحربية تمثل سيادة الدولة التي تنتسب إليها، و السيادات ينظر إليها على قدم المساواة.

و أما السفن العامة و المتمثلة في سفن خدمة المرافق العامة كسفن التفتيش و البوليس فإنه يسري عليها ما يسري على السنن الحربية، و ذلك فيما يخص الحصانة و عدم الخضوع للقضاء الوطني في البلد الأجنبي الذي تتواجد في مياهه، و هذا ما نصت عليه المادة 9 من إتفاقية جنيف للأعالي البحار حيث أن السفن التي تكون مملوكة للدولة أو مستغلة بمعرفتها و تكون مخصصة

لخدمة حكومية و غير تجارية، تتمتع في أعالي البحار بحصانة كاملة فلا تخضع لقانون أية دولة سوى قانون دولة علمها[1].

أما بالنسبة للسفن الخاصة و التي تقوم بالأعمال التجارية كنقل البضائع و الأشخاص فإن وضعيتها القانونية تختلف عن الوضعية القانونية الخاصة بالسفن الحربية و السفن العامة[2]، حيث يجب التمييز بشأنها بين ما إذا كانت الجريمة قد إرتكبت في الموانئ و المياه الإقليمية الوطنية أو في الموانئ و المياه الإقليمية الأجنبية، أو إرتكبت في عرض البحر.

لقد نصت المادة 590 في فقرتها الأولى من قانون الإجراءات الجزائية على إختصاص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات و الجنح الذي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبها.

لقد وسع النص إمتداد الإختصاص الإقليمي للقانون الجزائري ليشمل السفن الجزائرية في عرض البحر، و مثل هذا التوسع لا جدال فيه حيث أن شرط أن تكون السفينة في عرض البحر يجعلنا في منأى عن التعارض مع إختصاص أي قانون آخر.

و تنص الفقرة الثانية من نفس المادة على إختصاص الجهات القضائية الجزائرية بالنسبة للجنايات و الجنح التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية، و سكت النص على ذكر الإختصاص بالنسبة للجرائم التي ترتكب على ظهر السفن التجارية الجزائرية و التي ترسو في موانئ أجنبية، و عليه فإنها تخضع للإختصاص القضائي للدولة الأجنبية[3] [4].

---

[1] د.مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 249 – 250.

[2] يندرج تحت مضمون السفن الخاصة، السفن التجارية التي يملكها الأشخاص أو التي تملكها الدولة، و قد أثارت ملكية الدولة للسفن التجارية صعوبات قانونية تتعلق بالمدى الذي يمكن تطبيق قواعد القانون الخاص على الدولة، نظرا لما تتمتع به الدولة من حصانة قضائية تمنع مقاضاتها أمام الدول الأخرى، أو توقيع الحجز على أموالها عملا بمبدأ السيادة.

و إزاء الصعوبات التي يثيرها إستغلال الدولة للسفن التجارية، فقد عنيت الدول بمحاولة التفاهم على المعاملة الواجب إتباعها في هذا الشأن، و إنتهت جهودها إلى وضع إتفاقية دولية في بروكسل بتاريخ 1926/04/10 خاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن المملوكة للدولة أو المستغلة بمعرفتها، ثم وقع بروتوكول مفسر لهذه المعاهدة ببروكسل بتاريخ 1934/05/24، و تخضع هذه المعاهدة السفينة التجارية التي تملكها الدولة أو التي تستغلها لنفس القواعد التي تخضع لها السفن الخاصة المملوكة للأشخاص، لأن الدولة تزاول نشاطا تجاريا مماثلا لنشاط الأشخاص ولا يمت بصلة إلى سيادة الدولة، و عليه يجب إخضاعها لما يخضع له الأشخاص سواء بسواء.

[3] د. عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات، القسم العام، الجريمة، الجزء الأول، عين مليلة، الجزائر، دار الهدى، ص 87.

[4] و يماثل نص المادة 2/590 من ق.إ.ج.ج قانون الإختصاص القضائي في البحر الإقليمي الصادر عام 1878 بإنجليترا و القاضي، بإختصاص المحاكم الإنجليزية في جميع الجرائم التي ترتكب في المياه الإقليمية الإنجليزية.

و يذهب القانون المصري فيما يتعلق بالجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة المصرية في نص المادة25 من القانون رقم 167 لعام 1960 و الخاص بحفظ الأمن و النظام على ظهر البواخر، على أن الجنايات و الجنح التي ترتكب على ظهر باخرة ترفع العلم المصري تعتبر أنها إرتكبت في الأراضي المصرية، و بذلك فإن مسألة قيام التنازع بين القانون المصري و قانون الميناء الأجنبي الذي كانت السفينة راسية فيه وقت إرتكاب الجريمة يظل قائما[1] ، بسبب إمتداد إختصاص القانون المصري ليشمل الجرائم المرتكبة على متن السفن المصرية حتى ولو كانت راسية في ميناء أجنبي، و هو بذلك يختلف عن القانون الجزائري حيث إقتصر هذا الأخير إختصاصه على الجرائم المرتكبة في عرض البحر على متن السفن الجزائرية و على الجرائم المرتكبة في ميناء بحرية جزائرية على متن السفن التجارية الأجنبية.

أما في فرنسا فقد أفتى مجلس الدولة الفرنسي في تاريخ 29 نوفمبر 1806 على إختصاص دولة علم السفينة أصلا، و أن القانون الفرنسي لا يطبق على الجرائم التي ترتكب على متن السفن الأجنبية إلا في حالات إستثنائية، و تتمثل في الإخلال بالنظام العام للميناء، أو إذا طلب ربان السفينة الأجنبية تدخل السلطات الفرنسية، أو إذا كان الحادث فيه مساس بشخص فرنسي[2] .

– و أما بالنسبة للمسائل المدنية فلا خلاف في أن الوقائع أو التصرفات القانونية التي تتم على ظهر السفينة و هي في عرض البحر أو في المياه الإقليمية الوطنية تخضع لقانون علم السفينة، أما إذا تمت الوقائع و التصرفات القانونية على ظهر السفينة و هي راسية في إحدى الموانئ الأجنبية، أو في المياه الإقليمية الأجنبية فيثور هنا التنازع بين قانون علم السفينة و القانون الإقليمي الأجنبي، و يتوقف حل التنازع في الواقع على فحص كل حالة على حدى و تحديد صفة القانون الواجب التطبيق.

بيد أنه و بوجه عام يوجب تطبيق قانون علم السفينة على عقد إستئجارها ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك، و عندما يكون أطراف العقد من الجنسية الجزائرية يطبق عليهم القانون الجزائري، طبقا لنص المادة 647 من القانون البحري.

---

(1) د.حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 24.

René Rodiere, op.cit, p 50. (2)

كما يطبق قانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم طبقا لنص المادة 3/287 من القانون البحري.

ثالثا– الإشراف الإداري على السفينة : من الأثار الهامة المترتبة على تمتع السفينة بجنسية دولة معينة، هي تمكين الدولة من إخضاع السفينة لرقابتها و إشرافها الإداري عن طريق نظام التسجيل، حيث تتمكن الدولة من إحصاء سفنها الوطنية، و التأكد من مدى صلاحيتها للملاحة البحرية من حيث بنائها و عدتها و آلاتها و تجهيزاتها بإخضاعها للتفتيشات اللازمة من طرف مصلحة التسجيل، قصد تزويدها بالشهادات و الوثائق التي تخول لها ممارسة الملاحة التجارية طبقا للأحكام المنصوص عليها في القانون البحري أو الأحكام المنصوص عليها في المعاهدات الدولية و التي تعتبر الجزائر طرفا فيها، و يمكن حصر هذه الوثائق فيما يلي :

أ– شهادة الملاحة : لقد ألزمت المادة 189 من القانون البحري كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية، و هذه الشهادات هي شهادة الجنسية، و دفتر البحارة و رخصة المرور أو بطاقة المرور[1].

و يعتبر دفتر البحارة شهادة ملاحة تسلم للسفن المخصصة للملاحة التجارية و الملاحة المساعدة و ملاحة الصيد[2]، و سفن النزهة التي يوجد على متنها طاقم مؤلف من رجال البحر و هذا طبقا لنص المادة 192 من القانون البحري.

أما إذا إنعدم الطاقم البحري على متن سفن النزهة فإنها تزود ببطاقة مرور فردية أو جماعية فقط طبقا لنص المادة 194 من القانون البحري، شأنها في ذلك شأن السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الإرتفاقية و المعينة خصيصا لمصلحة عمومية، حيث تعتبر رخصة المرور المقدمة لها بمثابة شهادة ملاحة طبقا لنص المادة 193 من القانون البحري.

و تعتبر شهادة الملاحة من الشهادات اللازمة لكي تمارس السفينة الملاحة البحرية الخاصة بها، طبقا لنص المادة 190 من القانون البحري على أنه "لا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار ما لم تزود بشهادة الملاحة."

---

[1] و هذا ما ذهب إليه مشروع القانون البحري الجزائري الجديد في نص المادة 96 منه.

[2] بالنسبة لسفن الصيد يجب أن تحمل على متنها زيادة على ذلك رخصة ممارسة الصيد طبقا لنص المادة 9 من المرسوم التشريعي المؤرخ في 1994/05/28 و الذي يحدد القواعد المتعلقة بالصيد البحري و القاضي على أنه تتوقف ممارسة الصيد البحري في المياه التي تخضع للقضاء الوطني على رخصة يسلمها الوزير المكلف بالصيد البحري.

و تنحصر شهادات الملاحة الخاصة بالسفن التجارية في شهادة الجنسية (وثيقة الجزأرة) و دفتر البحارة، و ينصرف هدف شهادات الملاحة إلى ما نصت عليه المادة 195 من القانون البحري و هو كالآتي :

أ- السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام هذا الأمر و النصوص المتخذة لتطبيقه، بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها.

ب- إيضاح هوية السفينة ومالكها و أفراد طاقمها و كذلك نوع وصنف الملاحة الممارسة.

ج- التحقق من شروط إستخدام الطاقم.

د- التحقق من نوع و مدة الخدمات التي مارسها الطاقم على متن السفينة و تواريخ الإنزال و التحميل و كل الأعمال التي يقوم بها كل بحار.

ولا يكتسب دفتر البحارة[1] صفة شهادة الملاحة إلا إذا تم التأشير عليه من طرف الإدارة البحرية بعد القيام بالتحقيقات اللازمة فيما يخص شروط الكفاءة و عقود العمل البحري، و في حالة ما إذا وجدت السفينة في ميناء أجنبي فإن كل تغيير يطرأ على أفراد طاقمها خلال الرحلة يجب أن يقيد و يؤشر على دفتر البحارة من طرف سلطات القنصلية الجزائرية بالخارج.

و يجب إبراز شهادة الملاحة عند كل طلب إلى السلطة الإدارية البحرية و أعوان المراقبة في البحر أو في الميناء قصد التأكد من مدى مطابقة المعلومات الواردة فيها على السفينة.

وقد حددت المادة 197 من القانون البحري مدة صلاحية شهادة الملاحة بسنة واحدة بنصها على أن "مدة شهادة الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة عند تجهيز السفينة بسنة واحدة.

و يجب تجديدها عند إنتهائها بإستثناء رخصة الملاحة المسلمة إلى السفن المعنية لملاحة الإرتفاق"، و المقصود هنا مدة صلاحية دفتر البحارة (دفتر الطاقم)[2] ، أما شهادة الجنسية فتبقى السفينة محتفظة بها طالما أن شروط الجنسية مازالت متوافرة لديها، و في حالة تغيير بعض عناصر شخصيتها كإسمها أو مكان تسجيلها فإنه يجب تجديدها طبقا لنص المادة 31 من القانون البحري، و المادة 8 من القرار الذي يحدد كيفيات تسليم وثيقة الجزأرة على أنه تجدد شهادة الجنسية في حالة

---

[1] إن المعنى المقصود من دفتر البحارة، أو دفتر الطاقم طبقا لنص المادة 402 من القانون البحري واحد.

[2] و لم يتناول مشروع القانون البحري الجزائري الجديد شروط و كيفيات تسليم و مدة صلاحية شهادات الملاحة بل ترك ذلك بموجب المادة 96 منه إلى النصوص التطبيقية.

تغيير بيان من بياناتها الواردة في المادة 35 من القانون البحري والتي سبق الإشارة إليها في الفصل الأول عند تناول إجراءات تسجيل السفينة.

ب- شهادات الأمن : إنّ تزويد السفينة بشهادة الملاحة و شهادة الجنسية، لا تخول لها ممارسة الملاحة إلا بعد التأكد من صلاحيتها لذلك، و من ضرورة تجهيزها تجهيزا مناسبا طبقا لنص المادة 222 من القانون البحري.

و بتوفير كل شروط الأمن الضرورية لها من حيث بنائها و عدتها و آلاتها و التجهيزات الموجودة على متنها ووسائلها الخاصة بالإشارة و الوقاية و إخماد الحريق و الطفو و الثبات و خطوط الشحن، أجزاء الدفع و القيادة و عدد أفراد الطاقم و أهليتهم و كل الشروط الأخرى المطلوبة و الخاصة بسلامة الملاحة و سلامة الأرواح في البحار طبقا للإتفاقيات الدولية و التي تعتبر الجزائر طرفا فيها و المتمثلة في الإتفاقية الدولية الخاصة بسلامة الأرواح البشرية في البحر و الإتفاقية الدولية الخاصة بخطوط الشحن[1] [2] .

و يتم التأكد من أن السفينة صالحة للملاحة و مجهزة تجهيزا مناسبا بإخضاعها لتفتيشات دقيقة من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة، و المتمثلة في تفتيش الوضع في الخدمة و التفتيش الدوري، و التفتيشات الإضافية عند الإقتضاء.

و يكمن تفتيش الوضع في الخدمة في الفحص الكامل لبنية السفينة و معداتها و تمديداتها الكهربائية و اللاسلكية و ماكيناتها و تفتيش غاطسها بالحوض الجاف و مراجلها داخليا و خارجيا، و يباشر عادة تفتيش الوضع في الخدمة بعد الإنتهاء من بناء السفينة مباشرة و قبل أن تقوم بممارسة ملاحتها[3] .

---

[1] و قد تم إنضمام الجزائر للإتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الحياة البشرية في البحر و الموقع عليها في 1948/03/10 بموجب المرسوم 63-345 في 1963/09/11، و بموجب مرسوم 83-510 في 1983/08/27 تمت المصادقة على الإتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بسلامة الحياة البشرية في البحر المبرمة بلندن في 1974/11/1 و بروتوكول سنة 1978 المتعلق بالإتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بسلامة الحياة البشرية في البحر المبرم بلندن في 1978/02/17، و بموجب مرسوم 64-73 في 1964/03/02 تم إنضمام الجزائر إلى إتفاقية خطوط الشحن الموقع عليها بلندن في 1930/07/5.

[2] وقد نصت المادة 122 من مشروع القانون البحري الجديد على أنه في حالة عدم توافر الشروط النظامية الخاصة بالأمن في السفينة، فإن السلطة الإدارية البحرية لها أن تتخذ كافة التدابير الضرورية قصد منع السفينة من الإبحار و بصفة خاصة الإمتناع عن تسليم و تجديد و سحب شهادات الأمن.

[3] أنظر نص المادة 4 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الحياة البشرية في البحر المبرمة بلندن بتاريخ 1974/11/1.

أما التفتيش الدوري يباشر كل سنة أو سنتين حسب مدة صلاحية شهادات السلامة (شهادات الأمن) و ذلك قصد التأكد من أن السفينة مازالت تستجيب لمتطلبات الأمن النظامية[1] .

و أما التفتيش الإضافي فإنه يباشر حسب مقتضيات الظروف، إذ عندما تتعرض السفينة لحادث، أو يكتشف بها عيبا يؤثر على سلامتها، أو عندما تجرى عليها تصليحات هامة[2] .

و زيادة عن ذلك يمكن أن تتعرض السفينة لتفتيش يسمى تفتيش السفر قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية، و فضلا عن ذلك يجب أن تسمح جميع هذه التفتيشات بالتأكد من أن السفينة توجد في حالة مرضية تناسب الملاحة التي عينت للقيام بها و تتوفر فيها شروط الصلاحية للملاحة طبقا لنصوص الإتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة و الأرواح البشرية.

و في سبيل تحقيق ذلك تم إنشاء لجنة الأمن المركزية و اللجان المحلية للتفتيش بموجب قرار 1982/07/15 و التي تختص بمباشرة التفتيشات اللازمة على السفن، و متى تم تفتيش السفينة فإنها تزود بشهادات السلامة طبقا لنص المادة 245 من القانون البحري أو (شهادات الأمن) طبقا لنص المادة الأولى من القرار المؤرخ في 1987/05/5 و الذي يحدد نوع شهادات الأمن في السفن اللازمة من طرف السلطة الإدارية البحرية المؤهلة قانونا و المتمثلة في إدارة التسجيل البحري و يمكن حصر هذه الشهادات في :

أ- شهادة أمن الصنع بالنسبة للسفن ذات حمولة.

ب- شهادة أمن معدات تجهيز السفن ذات حمولة.

ج- شهادة أمن الراديو صوتي في السفن ذات حمولة.

د- شهادة أمن الراديوغرافي في السفن ذات حمولة.

هـ- شهادة أمن السفن الناقلة للمسافرين.

و- شهادة الإعفاء.

ز- إضافة لشهادة أمن الصنع بالنسبة للسفن ذات الحمولة.

خ- الوثيقة المرفقة بشهادة أمن الصنع بالنسبة للسفن ذات حمولة.

ط- إضافة لشهادة أمن معدات تجهيز السفن ذات حمولة.

ي- الوثيقة المرفقة بشهادة أمن معدات تجهيز السفن.

---

[1] أنظر نص المادة 7 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الحياة البشرية في البحر لسنة 1974.

[2] أنظر نص المادة7 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الحياة البشرية في البحر لسنة 1974 و كذا نص المادة 10 من البروتوكول المتعلق بالإتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بسلامة الحياة البشرية في البحر المبرم بلندن في 1978/02/17.

و قد حددت مدة صلاحية هذه الشهادات طبقا لقرار 5 /1987/05 و الذي يحدد شروط تسليم شهادات الأمن في السفن و مدة صلاحياتها في نص المادة 4 منه بـ 24 شهرا بالنسبة للشهادة المذكورة في الفقرة (ب) و 12 شهرا بالنسبة للشهادات المذكورة في الفقر (أ) – (ج) – (د) – (هـ) أما بالنسبة للشهادات المذكورة في الفقرة (ز) – (ح) – (ط) – (ي) تنتهي مدة صلاحيتها بإنتهاء الشهادات التي تتبع لها.

أما بالنسبة لشهادة الإعفاء المذكورة في الفقرة (و) فقد نصت المادة 247 من القانون البحري على إمكانية إعفاء السفينة بصفة إستثنائية من إحدى شهادات السلامة (شهادة الأمن) و الوارد ذكرها في نص المادة 246 من القانون البحري و المتمثلة في شهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين و المذكورة في الفقرة (هـ)، و شهادة بناء السفن و التي تقابلها شهادة أمن الصنع بالنسبة للسفن ذات حمولة و المذكورة في الفقرة (أ)، و شهادة معدات التجهيز وأجهزة المواصلات اللاسلكية و أجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة و التي تقابلها شهادة أمن معدات تجهيز السفن ذات حمولة المذكورة في الفقرة (ب).

فيمكن إعفاء السفينة من إحدى هذه الشهادات شريطة التقيّد بشروط السلامة (الأمن) الكافية خلال الرحلة و على أن لا تفوق مدة صلاحية شهادة الإعفاء عن مدة الشهادة المتعلقة بها.

و الجدير بالذكر أنه يجب على السفينة أن تتقيد بمدة صلاحية شهادات الأمن الخاصة بها و تجديدها عند إنتهائها، إلا أنه قد تنتهي مدة صلاحية هذه الشهادات و السفينة غير موجودة في ميناء تسجيلها فإنه في هذه الحالة يمكن تمديد صلاحية هذه الشهادات من طرف سلطات القنصلية الجزائرية، و لا يسمح بهذا التمديد إلا بقصد إتمام رحلتها على أن لا يتجاوز هذا التمديد خمسة أشهر.

و لا يجوز للسفينة التي إستفادت من هذا التمديد عند وصولها لميناء تسجيلها أن تغادره إلا بعد الحصول على شهادات أمن جديدة.

و هذا عن السفن التي تكون أثناء رحلة، أما في غير ذلك فإنه يمكن تمديد صلاحية شهادات الأمن مدة شهر واحد من تاريخ إنقضاء صلاحيتها[1].

---

[1] طبقا لنص المادة 5 و 6 من القرار المؤرخ في 1987/05/5 و الذي يحدد شروط تسليم شهادات الأمن في السفن و مدة صلاحيتها.

و لم يقتصر القانون البحري على إلزام السفينة بحمل شهادة الملاحة قصد إثبات هويتها أو شهادات الأمن لإثبات صلاحيتها للملاحة البحرية بل ألزمها فضلا عن ذلك بحمل وثائق أخرى تقتضيها أعمال الملاحة البحرية كشهادة التأمين أو الكفالة المالية[1] و الوثائق الجمركية وشهادة الحمولة و جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة [2] و إلى جانب هذه الوثائق يجب أن يمسك على متن السفينة دفتر السفينة[3] حتى يمكن رصد كل الوقائع و التصرفات التي تحدث على متنها، حيث يتضمن سردا لجميع الحوادث المتعلقة بالملاحة و الحوادث الطارئة على متنها و مختلف القرارات المتخذة خلال الرحلة و بيان حالة البحر و الملاحظات اليومية الخاصة بالطرق التي سلكتها السفينة و كشفا للعمليات التجارية [4] و تدون كذلك في دفتر السفينة كل بيانات الأحوال المدنية من ولادة ووفاة على متن السفينة خلال رحلتها، و سندات الوكالة و الموافقة و الإذن و قبول الوصايا[5] ، إلى جانب هذا تدون فيه جميع المخالفات التي يرتكبها أحد أفراد الطاقم أثناء الرحلة و العقوبات التأديبية المفروضة[6] و جميع الوسائل المستعملة من طرف الربان في إطار سلطته[7] .

و جميع السفن ملزمة بحمل دفتر السفينة ماعدا تلك التي تقوم بأعمال الملاحة المينائية و بصورة عامة السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 30 طنا، و تقوم السلطة الإدارية البحرية المختصة بترقيمه و التأشير عليه كل ستة أشهر، و يكون ممسوكا من طرف الربان.

و إلى جانب دفتر السفينة يجب أن تمسك يوميات الماكينة و الراديو[8] حيث يجب أن تتضمن يومية الماكينة كمية الوقود المأخوذة عند الذهاب و الإستهلاك اليومي لجهاز الدفع و كل ما يخص سير و خدمة الماكينة، أما يومية الراديو تتضمن كل ما يخص مصلحة الراديو من التبليغات اللاسلكية و البرقية الصادرة أو الواردة إلى السفينة[9] .

---

[1] المادة 130 و 131 من القانون البحري.

[2] المادة 200 من القانون البحري.

[3] المادة 200 من القانون البحري.

[4] المادة 203 من القانون البحري.

[5] المادة 596 من القانون البحري.

[6] المادة 532 و 534 من القانون البحري.

[7] المادة 458 من القانون البحري.

[8] المادة 200 من القانون البحري.

[9] المادة 205 و 206 من القانون البحري.

و تمسك يوميات الماكينة من طرف رئيس الميكانيك أما يوميات الراديو فتمسك من طرف ضابط البرق اللاسلكي أو الضابط الذي يحل محله و تقوم السلطة البحرية المختصة بترقيمها و التأشير عليها على غرار دفتر السفينة.

و يجب أن يكون لدى الربان على متن السفينة دفتر للمحاضر الخاصة بتفتيش سلامة السفن، تدون فيه جميع ملاحظات لجنة تفتيش السفينة، و جميع شهادات الأمن التي تم تسليمها، و على الربان أن يقدم دفتر المحاضر الخاصة بتفتيش سلامة السفينة إلى السلطة البحرية المختصة عند قيامها بكل مراقبة[1] .

المطلب الثاني : إثبات الجنسية الجزائرية

تثبت جنسية السفينة بالعلم الذي ترفعه و الذي يعد قرينة ظاهرة على تمتع السفينة بجنسية دولة معينة و في حمى قانونها.

و يعتبر العلم الوسيلة المادية الظاهرة التي تثبت جنسية السفينة في المجتمع الدولي، و تحدد إنتسابها إلى دولة معينة سواء كانت في ميناء دولة أجنبية أو في عرض البحر، حيث أن السفينة التي تعبر البحار دون علم يدل على جنسيتها تعتبر قرصانا يجوز مطاردته و القبض عليه.

و قد نصت المادة 25 من القانون البحري الجزائري على ضرورة رفع الراية الوطنية على السفن الجزائرية.

غير أن الحق في رفع العلم الوطني على السفينة الجزائرية مرهون طبقا لنص المادة 27 من القانون البحري بالحصول على الجنسية الجزائرية، وبعد إتخاذ إجراءات قيدها في السجل الجزائري للسفن، طبقا لنص المادة الأولى من القرار الذي يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة على أنه تثبت الجنسية الجزائرية لباخرة ما بوثيقة الجنسية تسمى وثيقة الجزأرة التي تمنحها صفة الباخرة الجزائرية و تسمح لها برفع العلم الوطني.

و كل شخص يرفع الراية الوطنية على سفينة غير مقيدة في السجل الجزائري يعاقب طبقا لنص المادة 510 من القانون البحري بالحبس من 3 أشهر إلى سنتين و بغرامة من 500 إلى 2000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين.

وإذا كانت فكرة ربط رفع العلم الوطني بالجنسية تصدق على حالة سفن الدولة التي تبنت

---

[1] المادة 255 و 263 من القانون البحري.

النظام الوطني لتسجيل السفن فقط و من بينها الجزائر، فإنها لا تصدق على حالة سفن الدول التي تربط حق رفع علمها بتسجيل السفينة بأحد موانئها دون شرط آخر كما هو الوضع في دول التسجيل الحر للسفن (دول أعلام المجاملة)، و حالة السفن التي تؤدي خدمة عامة لصالح دولة أجنبية و تلزمها بنود العقد بأن تتنازل عن رفع علمها، و رفع علم الدولة الأجنبية هذه[1]، و حالة السفن التي ترفع علم دولة أجنبية حتى تستطيع تجنب الحصار المفروض عليها[2] .

و يجب أن تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة، و تخضع فيما عدا الحالات الإستثنائية المبينة في المعاهدات الدولية لقانون هذه الدولة دون سواها و ذلك أثناء تواجدها في أعالي البحار، و لا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء إبحارها، اللهم إلا إذا إنتقلت ملكيتها إنتقالا حقيقيا أو تغير تسجيلها، و إذا رفعت السفينة أثناء رحلتها أعلام دولتين أو أكثر فإنها تعامل معاملة السفينة عديمة الجنسية [3].

و قد يحدث أحيانا أن تتنكر بعض السفن في ظل أعلام دول لا تنتمي هذه السفن إليها و كثيرا ما يرتكب هذا الغش في زمن الحرب لتضليل العدو، و في هذا الشأن سمح قانون الملاحة التجارية الإنجليزية الصادر في 1894 في نص المادة 69 منه لبريطانيا أن تصادر كل سفينة ترفع العلم البريطاني دون أن تكون سفينة بريطانية، اللهم إلا إذا تبين أن السفينة رفعت العلم البريطاني بهدف الإفلات من إعتقال كانت ستسلطه عليها سفينة حربية معادية أو أجنبية في حالة حرب و ثبت أن السفينة إستعملت حقا من حقوق المحاربين[4] .

و على السفن الوطنية إظهار الراية الوطنية عند الدخول و الخروج من الميناء الوطني و في عرض البحر عند ملاقات سفينة عسكرية مهما كانت جنسيتها، و تلتزم السفن الأجنبية برفع علمها على مؤخرتها و العلم الوطني على مقدمتها عند دخول الميناء الوطني، و بالمثل فإن السفن الجزائرية تلتزم برفع الراية الوطنية طبقا للإجراءات و الشروط التي تحددها دولة الميناء الأجنبي[5] .

و في حالة إخلال الربان بإلتزام رفع الراية الوطنية حسب النموذج أو الكيفية المقررة لكل

---

(1) Jean Marc Roux, op.cit, p 34.

(2) Ibid.

(3) المادة 6 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

(4) د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 268.

(5) الأستاذ عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 61.

صنف من السفن الجزائرية، تعرض للعقوبة المقررة في نص المادة 512 من القانون البحري وهي الغرامة المالية من 500 إلى 20.000 دج.

كما يجب عليه رفع الراية الوطنية في البحر دون الراية الأجنبية على سفينة جزائرية و إلا تعرض لعقوبة الحبس من 3 أشهر إلى سنتين و بغرامة مالية من 500 إلى 20.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط طبقا لنص المادة 511 من القانون البحري.

و فضلا عن كون العلم الوسيلة المادية لإثبات جنسية السفينة فإنه لا يعد دليلا قاطعا لإثباتها، إلا إذا كان مؤيدا بأوراق السفينة، و التي تفيد أنها مقيدة في السجل المعد لذلك، و طبقا لنص المادة الأولى من القرار المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة على أنه "تثبت الجنسية الجزائرية لباخرة ما بوثيقة الجنسية تسمى وثيقة الجزأرة التي تمنحها صفة الباخرة الجزائرية ...." و في هذا المعنى ذهب رأي إلى القول أن العلم ما هو إلا علامة خارجية و لا يضفي على السفينة الجنسية [(1)].

و تعتبر شهادة الجنسية (وثيقة الجزأرة) دليلا على تمتع السفينة بالجنسية الجزائرية، و أنها مسجلة في مكان معلوم و تخضع لمراقبة و إشراف الدولة الجزائرية، و تحمل وثيقة الجزأرة كل المعلومات الواردة في بطاقة تسجيل السفينة، و في حالة تغيير إحدى هذه المعلومات يجب تجديد وثيقة الجزأرة طبقا لنص المادة 31 من القانون البحري و المادة 8 من القرار المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة، طالما أن هذا التغيير لا يمس شروط الجنسية الجزائرية و المتمثلة في الملكية الوطنية و الطاقم الوطني.

و قد ألزمت المادة 7 من القرار السالف الذكر على وجوب الإحتفاظ بوثيقة الجزأرة على متن السفينة سواء كانت في البحر أو في الخارج[(2)]، و إيداعها لدى السلطة الإدارية المختصة عند وصول السفينة لميناء جزائري، و تسحب عند الذهاب إذا زاد الإرساء على 48 ساعة، كما يجب على مالك السفينة أن يحافظ على هذه الوثيقة بعدم الغش و عدم تسليمها و بيعها و إعارتها، و تسليمها للسلطة الإدارية البحرية في حالة عدم إستجابة السفينة لمواصفات الجزأرة

[(1)] Jean Marc Roux, op.cit, p 59.

[(2)] لقد نصت المادة 7 من قرار 1980/05/17 و المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة للبواخر على أن "تكون وثيقة الجزأرة على متن الباخرة سواء كانت في البحر أو في الخارج ..." و المقصود هنا بالبحر "بأعالي البحار" و الخارج " بالأقاليم البحرية و الموانئ الأجنبية".

طبقا لنص المادة 6 من القرار السالف الذكر[1] .

و يذهب قانون تسجيل السفن التجارية المصري في نص المادة 9 منه على أن مصلحة النقل تسلم مالك السفينة بعد تسجيلها شهادة تسجيل مصرية مشتملة على جميع البيانات المدونة في سجل السفن، و التي يحصل عن طريقها إثبات جنسية السفينة المصرية، حيث يجب على الربان الإحتفاظ بها على متن السفينة و تقديمها إلى مصلحة النقل أو مكاتب التسجيل بمجرد وصول السفينة إلى ميناء مصري و لا يجوز إستعمال هذه الشهادة إلا لإبحار السفينة في ملاحة مشروعة، إذ تعتبر الملاحة غير مشروعة إذا ترتب عليها خرق القوانين و اللوائح أو القرارات التي تصدرها السلطات المختصة، و مثال ذلك أن تقوم السفينة بعمليات النقل لحساب إحدى الدول التي قطعت مصر علاقتها معها.

كما يجب على مالك السفينة أو مجهزها أو ربانها أن يبادر بإبلاغ مصلحة النقل، أو مكتب التسجيل عن أي تغيير في البيانات الواردة في سجل السفن و تقديم شهادة التسجيل فورا إذا كانت راسية في ميناء به مكتب تسجيل أو بمجرد وصولها إلى إحدى هذه الموانئ للتأشير عليها بما يفيد حصول التغيير، أما في حالة غرق السفينة أو هلاكها أو إنتقال ملكيتها إلى أجنبي فإنه يجب كذلك إبلاغ مصلحة النقل أو مكتب التسجيل و إعادة شهادة التسجيل.

و إذا فقدت شهادت التسجيل أو هكلت فإن مصلحة النقل تصدر شهادة تسجيل (بدل فاقد) بعد التأكد من فقدها أو هلاكها[2] و لم يتعرض القانون الجزائري لحالة فقد وثيقة الجزأرة.

و يذهب القانون الفرنسي بموجب المادة 1/96 من المرسوم المؤرخ في 1967/10/27 إلى أن شهادة الجنسية الفرنسية تتضمن كل المعلومات الواردة في بطاقة تسجيل السفينة، كما تتضمن

---

[1] ويرجع الإختصاص في إثبات جنسية السفينة أو نفيها عنها إلى محاكم الدولة التي تحمل السفينة علمها، و لا تختص بذلك محاكم دول أخرى، ففي سنة 1873 حدث أن طرادا إسبانيا إعتقل السفينة Virginius و كانت تحمل علم الولايات المتحدة الأمريكية و كانت في طريقها إلى كوبا، و يومئذ كانت الثورة في كوبا مشتعلة ضد إسبانيا، و ادعى الطراد الإسباني أنه يشك في جنسية هذه السفينة، و أنها رفعت العلم الأمريكي زورا، و قد ذكر رئيس الولايات المتحدة أنه إذا تبين أن أوراق السفينة مزورة فإن الجريمة تكون قد إرتكبت ضد القوانين الأمريكية و تختص بنظرها المحاكم الأمريكية دون سواها، و أضاف المدعي العام الأمريكي تعليقا على هذا الحادث على أن إسبانيا ليست لها صفة أو إختصاص قضائي في الإدعاء بأن السفينة المذكورة سارت في أعالي البحار مخالفة للقوانين الأمريكية، فبعد أن إستفحل الخلاف إضطرت حكومة إسبانيا على تسليم السفينة Virginius إلى السلطات الأمريكية. أنظر : مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 271-272.

[2] نص المادة 9-11-12-14-17 من قانون تسجيل السفن التجارية المصري.

ما يفيد على وجوب إعتبار السفينة فرنسية سواء من طرف السلطات الفرنسية أو الأجنبية و معاملتها على هذا الأساس[1] ، و يجب على كل سفينة فرنسية أن تحمل على متنها شهادة جنسيتها أثناء إبحارها طبقا لنص المادة 4 من قانون 1967/01/3.

و في حالة فقد السفينة أو بيعها في الخارج فإنه يجب على مالك السفينة إعادة شهادة الجنسية الفرنسية و أن يطلب إلغاء بطاقة تسجيل السفينة طبقا لنص المادة 97 من المرسوم السالف الذكر، و قد حددت المادة 236 من قانون الجمارك الفرنسي مدة إعادة شهادة الجنسية في الحالتين المذكورتين، و هما فقد السفينة و بيعها في الخارج بثلاثة أشهر[2] .

هذا و يلاحظ أن القانون الجزائري قضى بإعادة وثيقة الجزأرة طبقا لنص المادة 6 من القرار المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة إلا أنه لم يحدد مدة معينة يتم خلالها إعادة هذه الوثيقة إلى السلطة الإدارية البحرية كما ورد في قانون الجمارك الفرنسي، مما قد ينجر عن ذلك إمكانية الإستفادة بهذه الوثيقة رغم عدم تمتع السفينة بالشروط المطلوبة طبقا للقانون الجزائري.

المطلب الثالث : تحديد ذاتية السفينة و مراقبة شروط جنسيتها.

إنّ لتسجيل السفينة أهمية كبرى في تحديد ذاتيتها و تعيين كل عناصر حالتها المدنية، فتسجيل السفينة في سجل قيد السفن الجزائرية يفيد في تعيين السفينة تعيينا كافيا مع تبيان كل عناصر حالتها المدنية، المنصوص عليها في المادة 14 من القانون البحري، و المتمثلة في الإسم و الحمولة و ميناء التسجيل و الجنسية.

و عليه إذا قام مالك السفينة بإختيار إسما معينا لسفينته، و ميناءا لتسجيلها و وفر لها كل شروط جنسيتها، و قام بكل ما هو لازم لتقدير حمولتها (السّعة) و درجتها، فإن إجتماع هذه العناصر لا يحدد ذاتية السفينة إلا بعد قيدها في سجل السفينة، و من تم إذا كانت السفينة تولد بالنباء فإن تسجيلها يعد بمثابة الميلاد القانوني لها، عن طريق تدوين عناصر شخصيتها في بطاقة التسجيل الخاصة بها طبقا لنص المادة 35 من القانون البحري و نص المادة 3 من القرار الذي يحدد كيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن على أن تدون في سجل القيد العناصر المتعلقة بهوية السفن و جميع التعديلات التي تلحق بالبيانات المدونة في سجل قيد السفينة.

---

[1] Emmanuel du Pontavice .op.cit. p 39.

[2] Ibid. p40.

و بذلك يكون لكل من يهمه أمر التأكد من مصداقية ذاتية السفينة و مدى صحة عناصر حالتها المدنية أن يرجع إلى بطاقة تسجيلها المقيدة فيها، طبقا لنص المادة 43 من القانون البحري و المادة 14 من القرار السالف الذكر، على أن السجل الجزائري للسفن سجل عمومي تضعه السلطة البحرية في متناول الأشخاص المعنيين.

و الجدير بالذكر هنا أن تسجيل السفينة لا يفيد فقط في تحديد ذاتيتها بل يفيد كذلك في ظل النظام الوطني لتسجيل السفن و الذي تبنته الجزائر في تحديد هوية مالكي السفن و مقر إقامتهم قصد ترتيب المسؤوليات عليهم، بخلاف ما هو عليه الحال في ظل النظام الحر لتسجيل السفن، حيث لا يفيد هذا الأخير في تحديد هوية مالكي السفن و مقر إقامتهم بصفة صادقة.

خاصة و أن أهم ما يمتاز به النظام الحر لتسجيل السفن هو السماح لغير المقيمين بدول أعلام المجاملة بتسجيل سفنهم بها، مما ينجر من ذلك صعوبات جمة في محاربة الغش و ترتيب المسؤوليات على مالكي السفن الحقيقيين، كون مالكي و مستغلي السفن المسجلة بدول أعلام المجاملة يقيمون و يحتفظون عادة بأموالهم بدول غير دولهم، و لا تتمتع دول أعلام المجاملة بالسلطات الكافية التي تخول لها ممارسة رقابتها الفعلية و تطبيق قوانينها على السفن المسجلة بها قصد ترتيب المسؤوليات على المالكين الحقيقيين للسفن[1].

و لا يتوقف تسجيل السفينة على تحديد ذاتيتها بل زيادة على ذلك يخول للسلطات البحرية المختصة مراقبة شروط جنسيتها و المتمثلة في الملكية الوطنية و الطاقم الوطني.

حيث تتمثل هذه المراقبة في المتابعة الإدارية للنصاب القانوني لملكية السفينة، إذ في حالة الإخلال به ينجر عن ذلك إلغاء وثيقة جزأرتها طبقا لنص المادة 12 من القرار الذي يحدد كيفيات مسك السجل الجزائري و المادة 9 من القرار الذي يحدد كيفيات تسليم وثيقة الجزأرة على أنه تفقد حق الجزأرة و الجنسية و رفع العلم كل سفينة لم تتوفر فيها شروط الجنسية المطلوبة أو بيعت في الخارج، مع وجوب شطبها من سجل السفن الجزائري.

و في سبيل تحقيق هذه المراقبة و المتابعة الإدرية بصفة فعلية قيد المشرع الجزائري التصرف في ملكية السفية بقيود محددة و ذلك ما نصت عليه المادة 51 من القانون البحري على أن لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة

---

[1] Conférence Des nations unies, Op.cit. p8.

البحرية المختصة و المتمثلة في مصلحة التسجيل، و من تم إذا لم يتم تسليم الرخصة لمن يريد بيع سفينته أو جزء منها إلى أجنبي، فإنه يحظر عليه بيعها و تظل سفينته تحتفظ بالجنسية الجزائرية.

و تعتبر الرخصة المسبقة لبيع السفينة أو جزء منها لأجنبي شرطا وجوبيا لا يمكن التغاضي عنه، حيث لا يجوز للمالك القيام ببيع سفينته أو جزء منها إلى أجنبي دونها، و في حالة الإخلال بهذا الشرط فإنه يعرض نفسه إلى عقوبة الحبس من 3 أشهر إلى سنتين و بغرامة لغاية قيمة السفينة أو الحصة المنقولة طبقا لنص المادة 517 من القانون البحري.

إلا أنه متى تم تسليم هذه الرخصة إلى المالك فإن مصلحة التسجيل تقوم بشطب السفينة من سجل السفن الجزائرية، و بإلغاء وثيقة جزأرتها مباشرة بعد إتمام عملية بيعها طبقا لنص المادة 12 من القرار الذي يتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن على أنه إذا حولت السفينة إلى بلد أجنبي يجب أن تشطب من سجل القيد و أن تلغى وثيقة جزأرتها.

و الجدير بالذكر هنا أن المشرع الجزائري لم يقيد حالة بيع السفينة الجزائرية إلى شخص يحمل الجنسية الجزائرية بشرط الحصول على الرخصة المسبقة و ذلك لبقاء إحتفاظ السفينة بالجنسية الجزائرية، بإعتبار أن هذا البيع لا يمس النصاب القانوني لملكيتها الوطنية، إلا أنه في هذه الحالة يجب على المالك أن يخطر السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغييرات الخاصة بملكية السفينة و إلى تعرض للعقوبة المحددة في نص المادة 516 من القانون البحري.

و حتى تكون هذه المراقبة فعلية و ممارسة من طرف كافة السلطات أوجبت المادة 228 من قانون الجمارك على إطلاع إدارة الجمارك بكل عقد يتعلق ببيع السفينة أو جزء منها حيث نصت على أنه "يجب على السلطة الإدارية المختصة أن ترفع إلى إدارة الجمارك كل عقد يتعلق ببيع سفينة أو ببيع جزء منها".

و لا تتحصر هذه المراقبة على مستوى السلطات البحرية الوطنية فقط، بل تمتد إلى السلطات الوطنية بالخارج و المتمثلة في مصالح القنصل الجزائري طبقا لنص الفقرة الثانية من المادة 5 من المرسوم رقم 77-60 المؤرخ في 1977/03/1 و المتضمن تحديد إختصاصات قناصل الجزائر، إذ يخول للقنصل بموجب هذا النص على الخصوص السلطات الإدارية المتمثلة في ممارسة حقوق المراقبة و التفتيش المنصوص عليها في التشريع الجزائري على السفن التي ترفع العلم الجزائري و المسجلة في الجزائر و كذا على طاقمها.

أما فيما يتعلق بالطاقم الوطني فقد ألزمت المادة 413 من القانون البحري على أن يكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين و كإستثناء يجوز الإستعانة ببحارة أجانب لتشكيل الطاقم بنسبة تحدد من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، كما يجوز للربان طبقا لنص المادة 414 من القانون البحري في حالة الإستعجال و عند وجوده في ميناء أجنبي تعيين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجانب و ذلك بنسبة محددة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

إنّ مراقبة تشكيلة الطاقم تتم بقيد كل التغييرات التي تطرأ عليه في دفتر طاقم السفينة و في كراس الملاحة البحرية للبحار من طرف الإدارة البحرية المختصة في الجزائر، أو مصالح القنصلية الجزائرية إذا وجدت السفينة في ميناء أجنبي و هذا طبقا لنص المادة 407 و 408 من القانون البحري و المادة 5/2 من المرسوم السالف الذكر.

غير أن الملاحظ أن القانون البحري تناول بصفة خاصة حالة التغييرات التي تطرأ على تشكيلة طاقم السفينة، و لم يتناول حالة التغييرات التي تطرأ على تشكيلة الطاقم الوطني، وما يترتب عنها، حيث إذا كان تخلف شرط الملكية الوطنية في السفينة ينجر عنها شطبها من السجل الجزائري للسفن و إلغاء وثيقة جزأرتها فإن أثر تخلف الطاقم الوطني لم يتناوله القانون البحري بالنص.

و بذلك يفيد تسجيل السفينة في مراقبة شرط الملكية الوطنية دون شرط الطاقم الوطني، و لا ينجر على تخلفه شطب السفينة من السجل بل عدم السماح لها بمباشرة رحلتها حتى يتوفر لها ذلك، إذ لو إعتبر تخلف شرط الطاقم الوطني سببا لشطب السفينة من السجل فإنه يتعين على كل من يريد بيع سفينته إلى أجنبي أن يطقمها ببحارة أجانب بدلا من اللجوء إلى طلب الرخصة المنصوصة عليها في المادة 51 من القانون البحري الجزائري و التي تقيد بيع السفينة إلى أجنبي[1].

المبحث الثاني

الآثار غير المباشرة لتسجيل السفينة.

إذا كان الهدف الأساسي من نظام تسجيل السفن هو تمكين السفينة مباشرة من ممارسة ملاحتها و مراقبة وضعيتها القانونية، فإن إجراء تسجيل السفينة زيادة على ذلك يعد سببا في إحداث آثار لا تترتب مباشرة عنه بل إلا بعد القيام به، حيث يعتبر سجل السفينة الأداة الوحيدة

---

[1] الأستاذ عبد الرحمن ملزي، المقال السابق، ص40.

لشهر الحقوق الواردة على السفينة عن طريق قيدها فيه، سواء تعلق الأمر بحقوق عينية أصلية كحق الملكية أو تبعية كالرهن.

و من جهة أخرى فإن القيام بإجراء تسجيل السفينة في السجل الجزائري للسفن يترتب عليه إلزامية التأمين البحري عليها لدى شركة التأمين، بإعتبار أن التأمين البحري ضرورة من ضرورات الملاحة البحرية خاصة و أن السفينة تمثل ثروة كبيرة تجوب البحار و تتعرض لمخاطر جسيمة لا يقوى مالكي السفن على تحملها.

المطلب الأول : نقل ملكية السفينة بالقيد في سجلها.

إستقرت جل القوانين على أن الملكية في العقار لا تنتقل إلا بمراعاة إجراءات الشهر بشأنها[1] ، و أما في المنقول تنتقل بالعقد إذا كان معينا بالذات[2] ، و بالفرز إذا كان المنقول معينا بالنوع[3] ، و على الرغم من أن السفينة منقول معين بالذات فإن ملكيتها لا تنتقل بالعقد بل يجب إتباع إجراءات القيد بشأنها.

و بذلك تكون السفينة قد أخضعت لنظام التسجيل شأنها في ذلك شأن العقار، حيث أن نظام تسجيل السفن ليس قاصرا على تسجيل السفينة في سجل خاص بها (بطاقة التسجيل) فحسب بل يمتد ليشمل قيد جميع التصرفات التي تتعلق بملكيتها و بالحقوق العينية الواردة عليها، حتى تنتج آثارها بين المتعاقدين أو تجاه الغير.

و قد نصت المادة 49 من القانون البحري على وجوب إفراغ العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها في سند رسمي صادر عن الموثق، و يكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة.

كما جعلت المادة 45 من القانون البحري كل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت تجاه الغير إذا تم تسجيله.

و عليه تنتقل ملكية السفينة بين المتعاقدين، و تكون حجة تجاه الغير من تاريخ قيدها في سجل السفينة.

---

[1] أنظر نص المادة 793 من القانون المدني الخاص بمراعاة الشهر في العقار.

[2] أنظر نص المادة 165 من القانون المدني و الخاص بنقل ملكية الشيء المعين بالذات.

[3] أنظر نص المادة 166 من القانون المدني و الخاص بنقل ملكية الشيء المعين بالنوع.

فقيد العقود المنشئة أو الناقلة لملكية السفينة في سجل السفينة يترتب عليه نقل ملكيتها بين المتعاقدين، فيكون للمشتري حق التصرف في السفينة بإعتباره مالكا و لو قبل أن يتسلمها من البائع، و بالتالي إذا أفلس البائع بعد قيد حق الملكية و قبل تسليم السفينة جاز للمشتري أن يأخذ السفينة من تفليسة البائع بإعتباره قد أصبح مالكا لها بالقيد دون أن يزاحمه فيها دائنو البائع.

و أما في حالة عدم قيد حق ملكية السفينة في سجلها يترتب عليه عدم إنتقالها بين المتعاقدين و لا يكون حجة تجاه الغير، حيث لا يستطيع المشتري أن يرفع دعوى إستحقاق يطالب فيها بتثبيت ملكيته للسفينة، و يبقى البائع مالكا للسفينة المبيعة و يكون لدائنيه حق التنفيذ عليها.

إلا أن عقد ملكية السفينة غير المقيد يبقى ينتج كل آثاره السالف ذكرها عند تناول آثار شراء السفينة، ما عدا نقل الملكية، فيلتزم البائع بتسليم المبيع إلى المشتري و بضمان التعرض و الإستحقاق و العيوب الخفية، و ينشئ جميع إلتزامات المشتري، فيلتزم بموجبه بدفع الثمن و المصروفات و بتسلم المبيع[1]، و أن جميع الآثار التي يرتبها العقد غير المقيد تبقى قائمة بعد القيد بل و يزيد العقد المقيد من آثار أنه ينقل ملكية السفينة من البائع إلى المشتري و يكون زيادة على ذلك حجة على الغير.

و يحصل التساؤل عن من هو الغير الذي يمكن الإحتجاج في مواجهته بعقد ملكية السفينة المقيد.

إن الغير هنا ليس ضروريا أن يكون شخصا إكتسب حقا عينيا على السفينة كمشتري ثان مثلا في الحالة التي يحصل له التصرف قبل أن يقوم المشتري الأول بالقيد، و لكن يمكن أن يكون دائنا صاحب حق شخصي كدين منشئ أو مصلح السفينة، أو دين مقرض الربان أثناء الرحلة أو دين من يورد المؤن اللازمة للسفينة، ففي هذه الحالة إذا نشأ حق الدائن بعد بيع السفينة و قبل قيد عقد ملكية السفينة جازله أن يمارس دعواه في مواجهة المالك الذي كانت مقيدة بإسمه وقت نشوء الحق و ليس المالك المقيد إسمه في سجل السفينة بعد نشوء الحق.

و يذهب القانون الفرنسي في هذا الشأن إلى أن ملكية السفينة تنتقل بالعقد إلا أنها لا تكون حجة على الغير إلا بالقيد[2].

---

(1) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء التاسع، القاهرة، دار النهضة العربية 1968، ص 359.

(2) المادة 93 من مرسوم 1967/10/27.

و أما قانون تسجيل السفن التجارية المصـري و القـانون البحـري المصـري لم يجعـلا لإجـراء تسجيل السفينة أي أثر في نقل ملكيتها سواء بين المتعـاقدين أو تجـاه الغـير، و عليـه وجـب تطبيـق القواعد العامة في هذا الشأن و التي تقضي بأن العقد يرتب أثره بمجرد إنعقاده صحيحا.

إلا أنه مع ذلك تضمن نص المادة 33 مـن مشـروع القـانون البحـري علـى إلزاميـة قيـد كـل التصرفات الواردة على السفينة سواء كانت أصلية أو تبعية حتى تكون حجة بين المتعاقدين و علـى الغير إذ نصت على أن التصرفات التي يكون موضوعهـا إنشـاء أو نقـل أو تعديـل أو إنقضـاء حـق الملكية على السفينة أو غيره من الحقوق العينية لا تكون نافذة بين المتعاقدين أو بالنسبة للغـير مـا لم تقيد في سجل السفن[1] .

نخلص من هذا أنه متى تم قيد حق الملكية الوارد على السفينة في سجلها فـإن ملكيتهـا تنتقـل خالصة إلى المشتري، و لا يكون للبائع أن يستغلها لحسابه.

إلا أنه يحصل أحيانا أن يكون البائع قـد أبـرم قبـل البيـع عقـودا مـع الغـير بغـرض إسـتغلال السفينة و التأمين عليها كما هو الحال بالنسبة لعقد إيجار السفينة أو عقـد التـأمين عليهـا، فمـا هـو موقف المشتري من هذه العقود إذا لم يكن قد تم تنفيذهـا أيلـتزم بهـا أم يتغـاضى عنهـا بإعتبـاره لم يكن طرفا فيهـا عنـد إبرامهـا، و للإجابـة عـن ذلـك يجـب توضيـح حالـة كـل عقـد علـى حـدة.

– **عقد إيجار السفينة** : لقد ذهب البعض في الفقه الفرنسي إلى أنه يتعين على المشتري إحترام عقد إيجار السفينة الذي أبرمه البائع قبل البيع، قياسـا علـى مـا يقـرره القـانون المدنـي في عقـود الإيجـار الخاصة بالعقار [2] ، إلا أنه لا يمكـن التسـليم بهـذا الـرأي لأن الـذي تقـرر بنـص خـاص بالنسـبة للعقارات لا يمكن القياس عليه بالنسبة للسفن و التي هي بطبيعتها أموالا منقولة.

غير أن البعض من الفقه الفرنسي لم يسلّم بالرأي الأول و ذهب إلى أنه على المشتري إحـترام عقد الإيجار متى بدء في تنفيذه، حتى لا تتأذى التجارة و يتعطل سيرها، و هو الرأي السليم لعدالة منطقه كونه وليد إرادة البائع و المشتري الضمنيـة، بحيـث يفـترض فيـه أن المشـتري لا يجهـل حالـة السفينة وقت البيع و أنه قبل تنفيذ إلتزام البائع[3] .

---

[1] د. مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، الإسكندرية، المكتب المصري الحديث للطباعة و النشر، 1968، ص 50.

[2] George Ripert .op.cit. p 421-422.

[3] Ibid p 422.

و قد جاء القانون البحري الجزائري واضحا في هذا الشأن حيث قضى بموجب نص المادة 646 منه على أن عقد الإيجار يظل قائما رغم أي تغيير يحدث على السفينة سواء من حيث مالكها أو مؤجرها، حيث جاء من نص المادة "لا تحول عملية تبديل ملكية السفينة أو مؤجرها أثناء الإستئجار دون تنفيذ عقد إيجار السفينة.

بيد أن المؤجر الذي أبرم عقد الإستئجار يبقى مسؤولا مع المالك الجديد أو المؤجر عن جميع الإلزامات المنجرة عن عقد إستئجار السفينة".

– **عقد التأمين** : لقد تناولت المادة 135 من الأمر المتعلق بالتأمينات مصير عقد التأمين على هيكل السفينة في حالة إنتقال ملكيتها إذ نصت على "في حالة إنتقال ملكية السفينة أو إستئجارها بدون تجهيز، تبقى آثار التأمين سارية لفائدة المالك الجديد أو المستأجر شريطة إعلام المؤمن في مدة عشرة (10) أيام، و يترتب على المؤمن له عندئذ القيام بالإلتزامات المنصوص عليها في العقد.

و تبقى الأقساط المستحقة قبل إنتقال الملكية أو الإستئجار على عاتق ناقل ملكيتها أو مؤجرها.

غير أنه يحق للمؤمن أن يفسخ العقد خلال شهر واحد إبتداء من اليوم الأول الذي يتلقى فيه التبليغ بنقل الملكية أو الإستئجار.

و يسري مفعول هذا الفسخ بعد خمسة عشرة (15) يوما من التبليغ.

و في حالة الملكية المشتركة، لا تطبق أحكام هذه المادة، إلا إذا كانت الملكية المنقولة تزيد على 50 % من حصص السفينة".

يفهم من نص هذه المادة أنه في حالة إنتقال ملكية السفينة فإن عقد التأمين يبقى ساريا لصالح مالك السفينة الجديد، لكن شريطة إعلام المؤمن خلال مدة عشرة (10) أيام.

و بما أن ملكية السفينة لا تنتقل إلا بالقيد في سجل السفينة، فإنه يتعين إعلام المؤمن خلال مدة عشرة (10) أيام إبتداء من يوم قيد حق الملكية في سجل السفينة.

و يكون للمؤمن متى تم إعلامه الخيار بين إبقاء عقد التأمين أو فسخه، فإذا إختار المؤمن إبقاء عقد التأمين فإنه يبقى ساريا بكل مستلزماته و آثاره، حيث يتعين على المؤمن له (المالك القديم) الإلتزام بدفع أقساط التأمين المستحقة قبل إنتقال ملكية السفينة إلى المالك الجديد.

و أما إذا إختار المؤمن فسخ العقد فيكون له ذلك خلال شهر إبتداء من اليوم الذي تلقى فيه

التبليغ بنقل الملكية، على أنه يسري مفعول هذا الفسخ بعد خمسة عشر (15) يوما من تاريخ التبليغ بنقل ملكية السفينة.

و في حالة ملكية السفينة المشتركة بين العنصر الجزائري و الأجنبي فإن أحكام هـذه المادة لا تطبق إلا إذا كانت الملكية المنقولة لجزائريين تزيد على 50% من حصص السفينة، و من تم إذا كانت نسبة الملكية المنقولة تقدر بـ50% أو 49% فإن أحكام هذه المادة لا تطبق.

إن الحكمة المتوخاة من ذلك هي تغطية الأخطار التي تتعرض لها السفن التي تحمل الجنسية الجزائرية، فمتى كانت قيمة الملكية المنقولة لجزائريين تزيد على 50% من حصص السفينة، فإن هذه الأخيرة تبقى محتفظة بالجنسية الجزائرية و بالتالي الخضوع لأحكام هذه المادة، و أما إذا كانت قيمة الملكية المنقولة لجزائريين تساوي أو تقل عن 50% من حصص السفينة فإن أحكام هـذه المادة لا تطبق لإحتمال أن 51% من حصص السفينة قد تم نقلها للعنصر الأجنبي، مما يترتب عن ذلك فقدان السفينة للجنسية الجزائرية، خاصة و طبقا لنص المادة 192 من الأمر المتعلق بالتأمينات، أن كل سفينة مسجلة في الجزائر يجب تأمينها لدى شركة التأمين، و بإعتبار أن من شروط تسجيل السفينة في سجل السفن الجزائري هو إلزامية توافر شروط الجنسية الجزائرية فيها، فإن كل سفينة فقدت هذه الشروط فإنها تفقد بالتالي حق التمتع بالجنسية الجزائرية، و يجب شطبها من سجل السفن الجزائري و بعدم الخضوع لأحكام الأمر المتعلق بالتأمينات.

نخلص من هذا أن المشرع الجزائري أخذ بمعيار أن الحقوق و الإلتزامات من مستلزمات الشيء، و أن مستلزمات الشيء هي مكملاته، فإذا كانت كذلك إنتقلت إلى الخلف الخاص كحق التأمين، أما إذا لم يكن الحق أو الإلتزام من مكملات الشيء فلا ينتقل إلى الخلف الخاص و المسألة مسألة وقائع يفصل فيها قاضي الموضوع[1].

فيترتب إذن على إنتقال ملكية السفينة إنتقال الحقوق و الإلتزامات الناشئة عن عقد التأمين إلى المالك الجديد بإعتباره خلفا خاصا، و بإعتبار التأمين من مكملات و مستلزمات الشيء الذي هو السفينة.

---

[1] د. محمد حسنين، الوجيز في نظرية الإلتزام، مصادر الإلتزامات و أحكامها في القانون المدني الجزائري، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1983، ص96.

المطلب الثاني : إلزامية قيد الرهون البحرية في سجلها.

إنّ إخضاع السفينة لنظام التسجيل يسمح لأصحاب الرهون بقيد حقوقهم في سجلها قصد الإستفادة من الآثار القانونية التي تترتب على الرهن و المتمثلة في حق التقدم و التتبع.

و قد نصت المادة 49 من القانون البحري على إلزامية قيد جميع الحقوق العينية المترتبة على السفينة أو حصصها سواء كانت أصلية أو تبعية في سجل السفينة المعد لذلك، كما إعتبرت المادة 45 من نفس القانون أن كل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفينة له قوة الثبوت تجاه الغير إذا تم تسجيله.

كما أكّد كل من نص المادة 56 في فقرتها الخامسة و المادة 63 من نفس القانون أن محل قيد الرهون الواردة على السفينة هو سجلها (بطاقة التسجيل) الممسوك في دفتر تسجيل السفن.

و بذلك يعتبر سجل السفينة بمثابة الأداة التي تخول لأصحاب الحقوق الإستفادة من الآثار التي تترتب عن طريق قيد حقوقهم فيه، حيث إذا لم تكن السفينة مسجلة فإنه لا يمكن لهؤلاء قيد حقوقهم، و من تم التمتع بحق التقدم على بقية الدائنين، و بحق تتبع السفينة مهما تسلسلت البيوع الواردة عليها، مما ينجر عن ذلك إعتبارهم في مرتبة الدائنين العاديين، و من جهة أخرى لا يمكنهم الإستفادة من حكم نص المادة 75 من القانون البحري و التي تجعل مرتبة الرهون البحرية تسبق الإمتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين(ز) و (ح) من المادة 73 من نفس القانون.

و يتعين علينا قبل التعرض لآثار الرهن المقيد في سجل السفينة، التعرض على التوالي إلى طبيعة الرهن البحري، ثم لإنشائه، ثم لآثاره، و أخيرا إلى إنقضائه.

أولا– طبيعة الرهن البحري : يعد الرهن البحري من الضمانات الخاصة التي ترد على الأموال فتنشئ للدائن حقا عينيا على الشيء المرهون يتعزز به الضمان العام الذي له على كل أموال المدين، و بإعتبار السفينة من الناحية القانونية مالا منقولا فكان لابد من إخضاعها لقواعد رهن المنقول و التي تقضي بإنتقال الحيازة من المدين الراهن إلى الدائن المرتهن، حتى لا يصطدم حق هذا الأخير في تتبع المنقول بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، إلا أنه و مع ذلك فقد تقرر قانونا تنظيم رهن السفينة رهنا لا يخرجها من حيازة مالكها كما هو الشأن بالنسبة للرهن الخاص بالعقارات، و تبرير ذلك أن الهدف من رهن السفينة هو الحصول على المال لإستغلالها و أن رهن السفينة رهنا يخرجها من حيازة مالكها لا يتلاءم و الغرض الذي يسعى إليه الراهن و هو إستغلال

السفينة، و لا يتعين له ذلك إلا ببقاء السفينة في حيازته، كما أن تخصيص السفينة بأحكام الرهن الرسمي كما هو وارد على العقار يمكن رده إلى الأسباب التالية :

– المنقولات زهيدة القيمة عادة و لا تتناسب و إجراءات الرهن الرسمي المعقدة و ذلك بعكس الحال عنه في السفينة، فهي غالبا ذات قيمة كبيرة و تصلح أن تكون أساسا لإعتماد مالي ضخم.

– صعوبة الشهر في المنقول لسرعة تداوله من يد إلى أخرى و من مكان إلى آخر، تطلبت نقل حيازة المال المرهون إلى الدائن كأداة لشهر الرهن، غير أن هذه الصعوبة غير واردة بالنسبة للسفن كونها تخضع لنظام يخول شهر ما يرد عليها من رهون في سجلها.

– إنّ حق التتبع الذي يخوله الرهن الرسمي للدائن المرتهن يتعطل في المنقول، بسبب تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ومؤداها أن من حاز منقولا بسبب صحيح وكان حسن النية تملكه خالصا من كل القيود، و قد تقدم أن السفينة لا تخضع لهذه القاعدة و من تم يمكن للدائن المرتهن أن يستفيد من رهنه دون أن يخشى تعثر حقه في التتبع بالإصطدام بقاعدة الحيازة في المنقول[1].

ثانيا– إنشاء الرهن البحري : يعتبر الرهن البحري عقدايقوم فيه الدائن بدفع مبلغا من المال على سبيل القرض إلى المدين الراهن (مالك السفينة) الذي يقدم بالمقابل السفينة ضمانا للوفاء بإلتزاماته، و هذا ما نصت عليه المادة 55 من القانون البحري على أن يكون الرهن تأمينا إتفاقيا يخول للدائن حقا عينيا على السفينة.

و لما كان الرهن حقا عينيا تبعيا ينشأ عن عقد الرهن، فإننا نتناول أركان عقد الرهن الموضوعية، ثم الشكلية.

أ– أركان العقد الموضوعية : إنّ عقد الرهن ككل العقود يجب أن تتوافر فيه الأركان العامة للعقد و هي الرضا الخالي من العيوب، المحل و السبب المشروع و سنكتفي بالتطرق إلى طرفي هذا العقد، ثم محله خاصة و أن القانون البحري قد خرج عن القواعد العامة فيما يتعلق بالعناصر التي تكون محل الرهن البحري، بإعتباره يرد على السفينة و هي ذات طبيعة خاصة، و أما ما عدا ذلك من الأركان فهي لا تختلف عن تلك الواردة في قواعد القانون المدني و الخاصة بالرهن الرسمي.

---

[1] د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، 122.

– طرفا العقد : إنّ طرفي عقد الرهن هما المدين الراهن و الدائن المرتهن، فعن الراهن يشترط فيه أن يكون مالكا للسفينة أو للحصة المرهونة، و أن يكون أهلا للتصرف، لأن الرهن من أعمال التصرف و هذا ما نصت عليه المادة 57 من القانون البحري على أن يكون الرهن صادرا عن مالك السفينة فقط و الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن.

و إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإنه لا يجوز رهنها إلا بموافقة أغلبية المالكين لها، غير أنه إذا تعلق الرهن بحصة من السفينة فإنه يجوز لمالكها أن يرتب رهنا على حصته المشاعة طبقا لنص المادة 59 من القانون البحري.

و أما عن الدائن المرتهن فيجب أن يكون أهلا للتعاقد، و يستوي الأمر إذا كان وطنيا أو أجنبيا، إذ لا مانع أن يكون المرتهن أجنبيا حيث أن الرهن لا يؤدي إلى إمتلاك المال المرهون بل يؤدي إلى بيعه بالمزاد العلني و إستيفاء المرتهن حقه من الثمن[1][2].

– محل العقد : تقضي المادة 58 من القانون البحري على أن الرهن البحري المترتب على كل السفينة أو حصة منها يشمل هيكلها و جميع توابعها ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك، و ينصرف مفهوم السفينة إلى المعنى الوارد في نص المادة 13 من القانون البحري و الذي سبق الإشارة إليه عند تعريف السفينة.

و بذلك ينصب الرهن الواقع على هيكل السفينة على كل ملحقاتها و توابعها، و لأطراف العقد أن يستثنوا من نطاق الرهن أي جزء من السفينة أو من ملحقاتها، و ليس لهما أن يمدا من نطاق الرهن إلى غير السفينة و ملحقاتها، لأن الرهن الرسمي الوارد على السفينة يعتبر نظاما إستثنائيا لا يجوز التوسع فيه، إلا أنه مع ذلك يجوز أن يمتد الرهن إلى الملحقات المضافة إلى السفينة Accessoires ajoutées و هي الملحقات التي يضيفها المالك الراهن إلى السفينة حيث إذا نزع جزءا منها و أحل محله جزءا آخر، و لو أضاف إليها أشياء لم تكن بها وقت الرهن إمتد إليها الرهن،

---

[1] أنظر ما ورد في هامش د.علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 127.

[2] و تعتبر جنسية الدائن المرتهن الإنجليزية مطروحة طبقا لقانون الملاحة التجارية الإنجليزي الصادر عام 1894 حيث منع نص المادة 57 منه أن يكون للأجانب مصالح مالية على سفينة إنجليزية، خاصة و أن الرهن البحري طبقا للقانون الإنجليزي ذو طبيعة خاصة تتمثل في تمكين الدائن المرتهن من ملكية السفينة عند عدم وفاء المدين الراهن بالدين رغم حلول أجله، أنظر في هذا الشأن :

Georges Ripert, op.cit, tome II, quatrième édition, Edition Rousseau et cie, Paris 1950, p 22, و هامش P 31

و بذلك يشبه (ريبير– Ripert) السفينة في هذا الأثر بالذمة المالية حيث يمكن تغيير العناصر المكونة لها دون أن يؤاخذ المالك على ذلك، إذ للمالك الحرية في أن يغير بعض العناصر بعناصر أخرى شريطة أن لا يؤدي ذلك إلى الإنقاص من قيمة السفينة[1].

و يرد الرهن البحري على المنشآت التي تكتسب وصف السفينة، مهما كانت نوع ملاحتها سواء كانت مخصصة لملاحة الصيد أو ملاحة النزهة أو مخصصة للنقل، دون السفن غير المخصصة للملاحة البحرية على وجه الإعتياد، و مهما كانت حمولتها (سعتها) بإستثناء القوارب ذات حمولة أقل أو تساوي 6 طنات طبقا لنص المادة 2 من القرار المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة إذ أن القوارب المعفاة من التسجيل معفاة بالضرورة من حق التمتع بأحكام الرهن البحري الوارد على السفينة، بإعتبار هذه القوارب مجرد منقولات عادية.

و إذا كان الرهن يرد على المنشآت التي تكتسب وصف السفينة، فإنه قد تكتسب العمارة أو المنشأة وصف السفينة و مع ذلك لا يجوز أن تكون محلا للرهن البحري و منها السفن الحربية و سفن الخدمات العامة كونها جزء من الدومين العام للدولة فلا يرد عليها التصرف، أو كونها مستثناة بنص خاص كما هو وارد في الفقرة السادسة من نص المادة 56 من القانون البحري على أنه لا يجوز رهن السفن و العمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية أو الهيئات العمومية.

و يجوز رهن السفينة و هي في طور البناء رغم أنها لم تكتسب بعد صفة السفينة، إلا أن هذا الرهن لا يعد خروجا عن القواعد العامة التي تقضي بعدم جواز رهن الأشياء المستقبلة[2]، لأنه لا يرد

---

[1] د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 123-124.

[2] إن رهن الأموال المستقبلة رهنا تأمينيا غير جائز لأنها ليست في ملك الراهن وقت إنشاء الرهن، إلا أنه توجد في فرنسا ثلاثة إستثناءات بنص القانون لهذه القاعدة.

1- إذا كانت الأموال الحاضرة للمدين غير كافية لضمان الدين، فيكون رهن المال المستقبل مكملا لرهن المال الحاضر.

2- إذا كانت الأموال المخصصة للضمان و المرهونة فعلا قد هلكت أو تدهورت أو إنخفضت قيمتها نتيجة تغيير مادي، فأصبحت بذلك غير كافية لتأمين الدائن على حقه.

3- حالة البناء المزمع إقامته طبقا لمرسوم 4 جانفي 1955، إذا كان الراهن يعتزم البناء على أرض الغير بأن كان صاحب حق في القرار أو في البناء على أرض الغير.

أنظر محمد حسنين، الوجيز في التأمينات الشخصية و العينية في القانون المدني الجزائري مقارنا بالتشريعين المصري و الفرنسي، محاضرات ألقيت على طلبة السنة الثالثة ليسانس بمعهد الحقوق و العلوم الإدارية بن عكنون، جامعة الجزائر 1983، ص 83.

على السفينة التي ستوجد في المستقبل بل على المواد و الآلات التي سوف تركب منها السفينة، و قد تقرر هذا الرهن بموجب الفقرة الثانية من المادة 58 من القانون البحري.

غير أن السفينة المرهونة قد تتعرض لأخطار بحرية أثناء القيام بنشاطها الملاحي مما ينجر عن ذلك إضعاف ضمانات الدائن المرتهن، مما حدا بالمشرع أن يحرص على ضمان حقوق الدائن بتمكينه من ممارسة حقوقه على العناصر التي تحل محل السفينة عند فقدانها أو إصابتها بضرر ينقص من قيمتها و هذا ما قضت به المادة 61 من القانون البحري على أنه "يحق للدائنين أصحاب الرهون عند فقدان السفينة أو في حالة الخسارة الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة للملاحة ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة أو توابعها".

– **العناصر التي تحل محل السفينة المرهونة** : إنّ العناصر التي تحل محل السفينة عند فقدانها أو تحطمها يمكن حصرها في العناصر الواردة على سبيل الحصر في فقرات نص المادة 62 من القانون البحري و تتمثل فيما يلي :

أ– التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة : إذا أصيبت السفينة المرهونة بأضرار مادية فإنه يحق لمالك السفينة أن يطالب بمبلغ التعويض عن الأضرار التي أصابت السفينة، و يكون مبلغ التعويض هذا ضامن لدين الدائن المرتهن، حيث يحق لهذا الأخير أن يطالب به المتسبب في الضرر مباشرة.

و ينصرف معنى التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة، إلى التعويضات المستحقة له عن الأضرار المادية الناتجة عن الأخطار التي لا يضمنها المؤمن و هي تلك المنصوص عليها في نصوص المواد 102 و 103 و 126 و 127 من الأمر المتعلق بالتأمينات على ما سيأتي توضيحها عند تناول إلزامية التأمين البحري على السفينة المسجلة، لأنه في حالة الأضرار المادية الناتجة عن الأخطار التي يضمنها المؤمن بموجب نص المادة 101 من الأمر المتعلق بالتأمينات فإن التعويضات المستحقة بشأنها تكون مشمولة بنص الفقرة (د) من المادة 62 و ليس الفقرة (أ)، كما سيوضح بعد حين

ب– المبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة:
الخسارة المشتركة هي كل تضحية يقوم بها الربان، أو مصروف غير عادي يتكبده بصفة إختيارية درء ا لخطر تتعرض له الرسالة البحرية.

و تطبيقا لذلك قد تتعرض السفينة أثناء رحلتها البحرية لخطر بحري بفعل عاصفة هوجاء بحيث يقتضي إنقاذها و إنقاذ البضائع التي عليها، التضحية ببعض أجزاء السفينة و إلقائها في البحر في سبيل تمكين السفينة من عبور جسر يؤدي بها إلى مكان أمين، أو يقتضي إنقاذ البضاعة التي عليها فتح ثغرة في جسم السفينة لإخراج البضائع منها و إنقاذها.

و قد تتعرض السفينة أثناء رحلتها لحادث بحري يلزم الربان أن يلجأ إلى قطرها بسفينة أخرى لإنقاذها و إنقاذ البضائع التي عليها مقابل دفع مصاريف ذلك.

ففي جميع هذه الأحوال تعتبر الأضرار التي أصابت السفينة خسائر مشتركة توزع على أصحاب المصالح في الرحلة، فيكون لمالك السفينة الحق في الرجوع على الشاحنين الذين أنقذت بضائعهم بالمبالغ التي أنفقها في سبيل إنقاذ السفينة و البضائع كل حسب نصيبه، و تكون هذه المبالغ حق للدائنين المرتهنين إذا كانت السفينة التي تعرضت للخطر البحري مرهونة، بإعتبار أن هذه المبالغ من العناصر التي تحل محل السفينة و توابعها.

جـ- التعويضات المستحقة لمالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن و ذلك في حدود ماالحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة : و تتمثل هذه الحالة في المساعدة البحرية المقدمة من السفينة المرهونة لسفينة أخرى في حالة الخطر مقابل مكافأة يقبضها مالك السفينة المرهونة، فإذا تسببت عملية الإنقاذ أو الإسعاف في إحداث ضرر ينقص من قيمة السفينة المرهونة أو في فقدها، فإن التعويضات المستحقة لمالك السفينة المرهونة، تكون مستحقة للدائنين المرتهنين في حدود ما لحق السفينة من أضرار منذ تسجيل الرهن، بإعتبار أن هذه التعويضات من العناصر التي تحل محل السفينة و توابعها.

د-تعويضات التأمين على هيكل السفينة : يلتزم المؤمن بموجب عقد التأمين على هيكل السفينة بتعويض المؤمن له عن الأضرار الناتجة عن الأخطار المؤمن منها، و تكون مبالغ التعويضات حقا للدائنين المرتهنين بإعتبار أن تعويضات التأمين على هيكل السفينة من العناصر التي تحل محل السفينة، غير أنه لا يجوز للدائنين المرتهنين الجمع بين مبلغ التأمين و مبلغ التعويض الذي يستحقه مالك السفينة من المتسبب في إحداث الضرر لأن مبلغ التعويض يكون حقا للمؤمن بموجب الحلول المنصوص عليه في نص المادة 118 من الأمر المتعلق بالتأمينات على أنه "يحل المؤمن محل المؤمن له

في حقوقه و دعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له[1] ، و يحصل الدائنون المرتهنون على هذه التعويضات حسب رتبهم طبقا لنص المادة 36 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

ب- أركان العقد الشكلية :

- الرسمية : لقد نصت المادة 57 من القانون البحري على وجوب إنشاء الرهن البحري بموجب سند رسمي و إلا إعتبر باطلا.

و عليه يجب إفراغ إرادة المتعاقدين في ورقة رسمية صادرة عن الموثق، حيث تعتبر الرسمية ركنا من أركان العقد يترتب على تخلفها بطلانه بطلانا مطلقا ولا يغني عنها إجراء آخر.

كما يجب أن يتضمن عقد إنشاء الرهن طبقا للفقرة الثانية من المادة 57 كل البيانات الضرورية التي تميز ذاتية السفينة و شخصية الأطراف المعنيين.

- قيد الرهن : لكي ينفذ الرهن في حق الغير يجب أن يشهر بطريق القيد في سجل السفينة طبقا لنص المواد 45 و 5/56 و 63 من القانون البحري السالفة الذكر، و على الدائن أن يقوم بإجراء قيد الرهن بعد إبرام عقد الرهن و في حالة التأخير في القيام به، فإن هناك ثمة حوادث إذا طرأت جعلت القيد غير مجد، و تتمثل في إنتقال ملكية السفينة إلى شخص آخر، فإنه يكون لهذا الأخير أن يتجاهل الرهن البحري المشهر إشهارا لاحقا و لو كان إنشاؤه سابقا على حصول التصرف، كما أنه في حالة توقف المدين الراهن عن الدفع فإنه لا يجوز قيد الرهون الواردة على السفينة خلال هذه

---

[1] و لم يتعرض القانون الجزائري لحالة تصادم سفينتين مملوكتين لشخص واحد، ففي هذه الحالة لا يجوز للشخص أن يقاضي نفسه فما هو الحل بالنسبة للدائن المرتهن، لقد أثيرت هذه المسألة بشأن قضايا التأمين، و أجمع القضاء الإنجليزي و الأمريكي على رفض حق المؤمن في الحلول محل المؤمن له عندما تكون السفينة المخطئة مملوكة لنفس المؤمن له، معللا ذلك أنه لا يجوز للمؤمن أن يأخذ باليسرى ما أعطاه باليمنى، و لما شعر المؤمنون بخطر النتائج التي توصل إليها القضاء الإنجليزي و الأمريكي أجمعوا على ضرورة إضافة شرط في بوليصة التأمين البحري أطلق عليه شرط السفينة الشقيقة، و بموجب هذا الشرط يتفق المؤمن و المؤمن له على إعتبار السفينة المملوكة للمؤمن له و التي تتسبب في إضرار سفينة أخرى مملوكة لنفس المؤمن له كأنها مملوكة لشخص آخر حتى يتسنى للمؤمن الذي دفع التعويض عن الضرر الذي أصاب السفينة المؤمن عليها، لديه حق الحلول محل المؤمن له في مطالبة المؤمن الثاني و مثال ذلك إذا كانت سفينتان (أ) و (ب) مملوكتان لمالك واحد و قام هذا الأخير بالتأمين على السفينة (أ) لدى (هـ) و السفينة (ب) لدى (و) ثم تضررت السفينة (أ) بسبب خطأ السفينة (ب) فيجوز للمؤمن (هـ) الذي دفع التعويض لمالك السفينة أن يحل محله لمطالبة المؤمن الثاني (و)، أنظر عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 88، 89.

الفترة قياسا على نص المادة 247 من القانون التجاري الجزائري، كذلك لا يجوز إجراء القيد في حالة البيع الجبري للسفينة حيث توقف جميع الرهون التي تثقل السفينة ما عدا تلك التي أخذها المشتري على عاتقه بالإتفاق مع الدائن المرتهن و هذا طبقا لنص المادة 68 و 88 من القانون البحري.

و يحفظ القيد مرتبة الرهن مدة 10 سنوات من تاريخ إجرائه طبقا لنص المادة 66 من القانون البحري، مع وجوب تجديده عند إنتهاء هذه المدة و إلا إعتبر لاغيا.

ثالثا– آثار الرهن البحري : إنّ الرهن لا يرتب آثاره القانونية بالنسبة لطرفيه أو بالنسبة للغير إلا إذا تم قيده في سجل السفينة و تتمثل هذه الآثار في :

أ– بالنسبة للمدين الراهن : تبقى حيازة السفينة المرهونة في يد مالكها و هو المدين الراهن دون حرمانه من سلطات المالك و المتمثلة في حق التصرف و حق إستعمال السفينة و حق إستغلالها، و ليس في ذلك ما يعطل حق الدائن المرتهن في التمتع بحق الأولوية و التقدم و تتبع السفينة في أي يد وجدت، لأن السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، و أن رهن السفينة رهنا يخرجها من حيازة مالكها لا يتلاءم و الغرض الذي يسعى إليه الراهن من الحصول على المال لإستغلالها.

ورغم أن القانون أبقى للمدين الراهن سلطة الإستعمال و التصرف و الإستغلال في السفينة فإن المادة 71 من القانون البحري قيدت من سلطاته هذه إذا نصت على أنه "تعتبر باطلة و عديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية" و الهدف من ذلك هو حماية الدائن المرتهن الوطني الذي يتعذر عليه ممارسة حق التتبع المقرر له إذا خرجت السفينة المرهونة من نطاق النظام القانوني الجزائري، و حرمان المدين الراهن من الإخلال بنسبة الملكية الوطنية للسفينة و هي نسبة 51% طبقا لنص المادة 28 من القانون البحري.

ب– بالنسبة للدائن المرتهن : يرتب الرهن المقيد في سجل السفينة للدائن المرتهن حقا عينيا على السفينة و هو حق تبعي يستند إلى الدين و يضمن وفاؤه، بحيث يكون للدائن ضمان عام على كل أموال المدين و ضمان خاص على السفينة أو الحصة المرهونة فيكون له حق حجز السفينة و بيعها قضائيا إذا عجز المدين الراهن عن الوفاء بالدين الأصلي عند حلول أجله، و حقا في مواجهة الغير يتمثل في حق الأولوية و حق التتبع.

– **حق الأولوية (حق التقدم أو حق الأفضلية)** : لا يحتفظ الدائن بحقه في الأولوية إلا بإجراء القيد في سجل السفينة، و إثر ذلك يكون له الحق في أن يتقدم على بقية الدائنين المرتهنين التاليين له في القيد و الدائنين الممتازين أصحاب حقوق الإمتياز الواردة في المادة 73 فقرة (ز) و (ح)[1] و على بقية الدائنين العاديين، و إذا حصل و أن تزاحم الدائنون المرتهنون على السفينة أو على حصة فيها كان ترتيبهم بحسب الأسبقية في قيد الرهن في سجل السفينة و ذلك طبقا لنص المادة 65 على أنه " إذا أنشئ رهنان أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم"، و عليه يجب تثبيت تواريخ قيد الرهون في سجلات السفن بأرقام متتابعة.

– **حق التتبع** : لقد نصت المادة 67 من نفس القانون على أن الرهون البحرية تتبع السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة، و بالتالي إذا خرجت السفينة أو الحصة المرهونة من ذمة الراهن كان للدائن حق تتبعها في أي يد كانت طالما أن الدين لم يتم وفاؤه و مادام القيد صحيحا و نافذا[2] .

و بذلك يكون الرهن ملازما للدين المضمون كله أو بعضه، بحيث يكون للدائن المرتهن أن يتتبع السفينة مهما تسلسلت البيوع و ما دام الدين قائما، و لا يستطيع من آلت إليه ملكية السفينة أن يحتج في مواجهة الدائن المرتهن طالما أن هذا الأخير قام بإجراء قيد الرهن، إلا في حالة البيع الجبري للسفينة طبقا لنص المادة 68 فإن جميع الرهون البحرية تتوقف ماعدا تلك التي أخذها المشتري على عاتقه بالإتفاق مع الدائن المرتهن.

رابعا– إنقضاء الرهن البحري : ينقضي الرهن البحري بنفس الأسباب التي ينقضي بها الرهن الرسمي على العقارات طبقا للقواعد العامة.

---

[1] إن الإمتيازات البحرية التي تسبقها الرهون البحرية الواردة في المادة 73 في الفقرة (ز) هي الديون الناشئة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل و ضمن صلاحياته الشرعية لأجل الإحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو للإستمرار في الرحلة، أما الواردة في الفقرة (ح) هي الديون التعاقدية الناشئة عن الفقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة و الحقائب.

[2] إن المشرع المصري لم يكتف بتقرير حق التتبع للدائن المرتهن و الدائن الممتاز فقط بموجب نص المادتين 22 و 7 من القانون رقم 35 الصادر في 1951/03/6 بل قرره كذلك حتى للدائن العادي بموجب المادة 4 من القانون البحري.

فهو ينقضي إما بطريق أصلي مستقلا عن الدين المضمون بالرهن، و إما بطريق تبعي بإنقضاء الدين المضمون بالرهن.

أ- إنقضاء الرهن بطريق أصلي : ينقضي الرهن بطريق أصلي بسبب من الأسباب الآتية :

– **التطهير** : و يكون التطهير إما إختياريا أو بقوة القانون، فأما عن الأول فيتمثل في أن يقوم من إنتقلت إليه ملكية السفينة بأي سبب من أسباب الملكية، بتطهير السفينة إختياريا و ذلك بإبلاغ الدائنين المرتهنين أنه مستعد أن يوفي الديون المضمونة بالرهن، و يكون للدائنين المرتهنين في هذه الحالة رفض هذا العرض إذا لم يكن كافيا بما لهم من حق الرفض، أو أن يطالبوا بإتخاذ إجراءات البيع بالمزاد، و إذا لم يطالبوا باتخاذ إجراءات البيع بالمزاد فإن مالك السفينة يقوم بوفاء الديون المضمونة بالرهن و يحتفظ بملكية السفينة نظيفة من جميع الرهون المقيدة في سجلها مع وجوب شطبها من سجل السفينة طبقا لنص المادة 69 من القانون البحري[1].

أما التطهير بقوة القانون فيتمثل في بيع السفينة بيعا جبريا عن طريق القضاء إذ يترتب على مرسي المزاد تطهير السفينة من كل الرهون العالقة بها، و تنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن حيث تتولى المحكمة توزيعه سواء حلت آجال ديونهم أو لم تحل طبقا لنص المادة 68 من القانون البحري.

و ينجر عن ذلك شطب جميع الرهون العالقة بالسفينة طبقا لنص المادة 69 من القانون البحري.

– **التنازل عن الرهن** : و يكون هذا التنازل صريحا، كما يكون ضمنيا يستفاد من ظروف الحال، كأن يصوت الدائن المرتهن في الصلح في حالة الإفلاس، فإنه يعتبر متنازلا إذا تم التصديق على الصلح [2].

– **هلاك السفينة** : ينقضي الرهن البحري بهلاك السفينة المرهونة، إذ يترتب على ذلك شطبها من سجل السفن و شطب جميع الرهون العالقة بها، على أن حقوق الدائنين المرتهنين تنتقل إلى العناصر التي تحل محل السفينة طبقا لنص المادة 62 من القانون البحري و التي سبق الإشارة إليها.

ب- إنقضاء الرهن بطريق تبعي : و ينقضي الرهن بطريق تبعي بإنقضاء الدين المضمون بأي سبب من أسباب الإنقضاء، كالوفاء أو المقاصة أو إتحاد الذمة أو الإبراء أو التجديد أو التقادم، إلا أن الرهن يقوم إذا عاد الدين لزوال السبب الذي إنقضى به، كأن كان الوفاء باطلا أو الإبراء

---

[1] نص المواد من 915 إلى 921 من القانون المدني.

[2] المادة 3/319 من القانون التجاري.

صادرا من غير ذي أهلية دون الإخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن النية قد كسبها في الفترة ما بين إنقضاء الرهن و عودته[1] .

المطلب الثالث : إلزامية التأمين البحري.

لقد نصت المادة 192 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 و المتعلق بالتأمينات على أن "كل سفينة مسجلة في الجزائر يجب تأمينها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يمكن أن تلحق بها و عن طعون الغير أيضا حسب مفهوم المادة 132 من هذا الأمر".

و عليه فإن كل سفينة مسجلة بسجل السفن الجزائري تستوجب التأمين عليها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر قصد تغطية الأضرار التي تصيبها أو الأضرار التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير ضده، نتيجة إصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو بجسم ثابت أو متحرك أو عائم طبقا لنص المادة 192 و 132 من هذا الأمر[2] .

و بذلك لا ينصرف معنى التأمين على تغطية الأضرار التي تصيب السفينة فقط بل تغطية حتى الأضرار التي تلحق المؤمن له بسبب مسؤوليته تجاه الغير نتيجة إصطدام السفينة المؤمن عليها بأخرى أو بجسم ثابت أو عائم، و تتمثل تغطية الأضرار في هذه الحالة في التعويض الذي يحكم به عليه الغير أو المصاريف التي يتكبدها لدفع المسؤولية عنه إذا لم يتمكن الرجوع بهذه المصاريف على الغير مدعي المسؤولية.

و لم يكتف المشرع بالنص على إلزامية التأمين البحري على كل سفينة مسجلة في الجزائر، بل قضى بموجب المادة 199 من نفس الأمر على معاقبة كل من لم يمتثل لإلزامية التأمين المنصوص عليه في المادة 192 السالفة الذكر بعقوبة الغرامة المالية من 5000 دج إلى 100.000 دج مع عدم الإخلال بإكتتاب التأمين البحري على السفينة.

و بغرض توضيح التأمين البحري على السفينة المسجلة في الجزائر، يتعين علينا التعريف بعقد التأمين البحري، ثم التأمين على السفينة، ثم المصلحة في التأمين، ثم الأخطار المؤمن منها، و أخيرا آثار التأمين البحري.

---

[1] المادة 933 من القانون المدني.

[2] غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة، يبقى خاضعا للأحكام المتعلقة بالتأمينات البرية طبقا لنص الفقرة الثانية من المادة 92 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

أولا– تعريف عقد التأمين البحري : لم يعرف الأمر المتعلق بالتأمينات الجزائرية عقد التأمين البحري كما فعلت بعض التشريعات[1]، و إنما إقتصر في نص المادة 2 منه على تعريف عقد التأمين بوجه عام، على أن التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي إشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد و ذلك مقابل أقساط أو أية د فوع مالية أخرى.

و من تم فالتأمين البحري على السفينة، هو عبارة عن عقد يلتزم المؤمن بموجبه بأن يدفع مبلغا من المال على سبيل تعويض المؤمن له عن الضرر الذي ترتب على وقوع الحادث أو على تحقق الخطر المبين في العقد و ذلك نظير قسط مالي يؤديه المؤمن له للمؤمن.

و يتخذ عقد التأمين عادة صورة وثيقة مكتوبة تتضمن بيانات محددة، و لا تعتبر الكتابة شرطا لإنشائه و تكوينه و لكنها لازمة لإثباته فقط، و هذا ما نصت عليه المادة 97 من نفس الأمر على أنه يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، و يمكن إثبات إلتزام الطرفين قبل وضع الوثيقة، بوثيقة كتابية أخرى لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية.

و بذلك يسمى المحرر المثبت لعقد التأمين بوثيقة التأمين و هو عبارة عن وثيقة يدون فيها عقد التأمين، حيث جرت العادة على إعداد نماذج مطبوعة يقتصر المؤمن و المؤمن له على إفراغ عقد التأمين فيها عن طريق ملء البيانات المتروكة فيها على بياض.

إلا أنه لا يتوقف إثبات عقد التأمين البحري على وثيقة التأمين فحسب بل أجازت المادة 97 السالفة الذكر على إمكانية إثبات إلتزام المؤمن و المؤمن له بوثيقة الإشعار بالتغطية، و يتحقق ذلك في الحالة التي يقبل المؤمن فيها إيجاب المؤمن له و لكنه قد يحتاج مثلا إلى وقت لتحرير وثيقة التأمين، و خشية المؤمن له من تحقق الخطر المؤمن منه بعد قبول المؤمن و قبل تحرير

---

[1] حيث عرفته المادة 173 من القانون البحري المصري على أن "السيكورتاه البحرية هي عقد به يتكفل المؤمن الذي هو صاحب السيكورتاه للمؤمن له الذي هو صاحب البضائع أو السفينة أو نحوها في مقابلة عوائد متفق عليها تسمى معلوم السيكورتاه بأن يدفع بقدر المبلغ المعين في مشارطة السيكورتاه الخسارات التي تحصل للمؤمن له بحادثة بحرية في الأشياء المعرضة لأخطار السير في البحر".

كما عرفته المادة 293 من القانون البحري اللبناني على أن "الضمان البحري هو عقد يرضى بمقتضاه الضامن بتعويض المضمون من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة".

وثيقة التأمين دون أن يكون لديه ما يثبت إبرام عقد التأمين البحري[1] .

و يجب أن يتضمن عقد التأمين البحري طبقا لنص المادة 98 من الأمر السالف الذكر جملة من البيانات تتمثل في :

- تاريخ الإكتتاب و مكانه.
- إسم الأطراف المتعاقدة و مقر إقامتها مع الإشارة عند الإقتضاء أن مكتتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.
- الشيء أو المنفعة المؤمن عليها.
- الأخطار المؤمن عليها و الأخطار المستبعدة.
- مدة هذه الأخطار المؤمن عليها.
- المبلغ المؤمن عليه.
- مبلغ قسط التأمين.
- الشرط الإذني أو لحامله إذا إتفق عليه.
- توقيع الطرفين.

ثانيا- التأمين على السفينة : الأصل أن كل مال معرض لأخطار الملاحة البحرية يجوز أن يكون محلا للتأمين البحري، و قد عددت المادة101 من نفس الأمر الأموال التي يغطيها التأمين بموجب عقد التأمين، على أن المؤمن يغطي الأضرار المادية التي تلحق الأموال و البضائع المشحونة و هياكل السفن المؤمن عليها، الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية، كما يغطي الإسهام في الخسائر العامة و تكاليف مساعدة و إنقاذ الأموال المؤمن عليها، إلا إذا نجم عن خطر غير مستبعد في التأمين، و المصاريف الضرورية و المعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيق من آثاره.

و بذلك تعتبر السفينة من الأموال التي يجب التأمين عليها، و لا يقتصر التأمين على جسم السفينة فقط، بل يشمل كل ملحقاتها و الأجهزة المحركة لها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تموينها و الأشياء الموضوعة خارجها، طبقا لنص المادة 128 من نفس الأمر.

---

[1] إبراهيم أبو النجا. التأمين في القانون الجزائري، الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد، الجزء الأول، الطبعة الثانية، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1985، ص 175 و 176.

و الجدير بالذكر أن التأمين على السفينة هو تأمين على الشيء يغطي الهلاك أو الضرر اللاحق بالسفينة ذاتها، و في نفس الوقت تأمين عن المسؤولية يغطي الضرر الذي تحدثه السفينة للغير، كإصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو بجسم ثابت أو متحرك أو عائم، بإستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص طبقا لنص المادة 132 من نفس الأمر.

إعادة التأمين : كما يجب على المؤمن له أن يعقد تأمينا من أجل إتقاء نتائج الأخطار البحرية التي تتعرض لها السفينة و ملحقاتها، فإنه يجب على المؤمن أن يعقد تأمينا على تعويض التأمين الذي يلتزم بدفعه في حالة تحقق الخطر الذي لا يخرج عن كونه قيمة معرضة لأخطار الملاحة، و هذا ما نصت عليه المادة 208 من نفس الأمر على أنه "تلزم شركات التأمين المعتمدة بالتنازل الإجباري عن حصة من جميع الأخطار التي عليها أن تعيد تأمينها".

و يعتبر عقد إعادة التأمين طبقا لنص المادة 4 من نفس الأمر إتفاقية يضع بموجبها المؤمن أو المتنازل على عاتق معيد التأمين أو متنازل له جميع الأخطار المؤمن عليها أو على جزء منها، و يبقى المؤمن في جميع الحالات التي يعيد فيها التأمين المسؤول الوحيد إزاء المؤمن له.

و بذلك تتم عملية إعادة التأمين في صورة إبرام عقد طرفاه المؤمن من ناحية و معيد التأمين من ناحية أخرى، و يتحمل بموجبه معيد التأمين تغطية المخاطر أو جزء منها نظير قسط يؤديه المؤمن المباشر إلى معيد التأمين.

و لا أثر لعقد التأمين على عقد التأمين الأصلي، حيث يظل المؤمن ملتزما في مواجهة المؤمن له بتغطية الخطر تنفيذا لعقد التأمين الأصلي المبرم بينهما.

و إعادة التأمين أو تثنية التأمين من الناحية الفنية عملية يبرمها المؤمن نفسه الذي يطلق عليه بعض الفقهاء المؤمن المباشر مع مؤمن آخر يسمى معيد التأمين أو مثنى التأمين، و يصبح المؤمن الأصلي أو المباشر في هذه العملية بمثابة مؤمن له، و بموجب هذه العملية يحمي المؤمن نفسه ضد أي إختلال في التوازن في إيراداته و مصروفاته و الذي قد يحدث بسبب وقوع أخطار جسيمة، حيث يتحمل معيد التأمين جزءا من أعباء الأخطار المؤمن منها، أو يتحمل عبء الخطر كله في مقابل جزء من الأقساط أو كلها، و بذلك يتخلى المؤمن لمعيد التأمين عن كل أو بعض الأخطار التي تعهد للمؤمن له بتغطيتها[1].

---

[1] د. إبراهيم أبو النجا. المرجع السابق، ص 127-128.

و قد تظهر الفائدة التي تعود على المؤمن من إعادة التأمين من ناحية أن قسط إعادة التأمين يكون أقل من قسط التأمين الأول، فإذا كان قسط التأمين مقدرا بـ 10% فإن قسط إعادة التأمين يكون حوالي 7% أو 8% بحيث يتبقى للمؤمن الأول ربح قدره 3% أو 2%، و بذلك يتحمل المؤمن الثاني أو معيد التأمين نفقات أقل من تلك التي يتحملها المؤمن الأول، فالمؤمن الأول عليه أن ينفق مبالغ كبيرة في الإعلان و السمسرة، كما يجب أن يكون له وكلاء مهمتهم البحث عن المجهزين و الشاحنين و التعاقد معهم، أما معيد التأمين فليس في حاجة إلى هذه النفقات، إذ يكفيه أن يرسل منشورا إلى المؤمنين و هم قلة مما يجعل نفقاته ضئيلة، و قسط إعادة التأمين أقل من قسط التأمين ذاته[1] .

و قد أصبحت عملية إعادة التأمين شائعة اليوم تتولاها بوجه خاص "جماعة اللويدز- LIoyd's" الإنجليزية و التي تتخذ مركزها الرئيسي في لندن، و تتألف من بضعة شركات تأمين تتحمل كل منها نصيبا معلوما من مجموع مبلغ وثيقة التأمين.

إلا أن إهتمام الجزائر بمدّ رقابتها على عمليات إعادة التأمين بوجه عام، و إهتمامها بتجنب نفقاتها من العملة الصعبة بسبب إعادة التأمين في الخارج، صدر المرسوم رقم 74-50 المؤرخ في 1974/01/31 و القاضي في نص المادة الأولى منه على إيقاف نشاط إعادة التأمين مع الخارج الممارس من قبل الشركة الوطنية للتأمين و إحالته إلى الشركة المركزية لإعادة التأمين.

ثالثا- المصلحة في التأمين : يجب أن يكون للمؤمن له مصلحة في عدم تحقق الخطر، و هذا ما نصت عليه المادة 29 من نفس الأمر على أنه "يمكن لكل شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو في عدم وقوع خطر أن يؤمنه".

و من ثم تتحقق مصلحة المؤمن له في المحافظة على الشيء المؤمن عليه بعدم تحقق الخطر، إذا كان هذا الشيء يمثل بالنسبة له قيمة إقتصادية أو مالية[2] ، و وجوب توافر المصلحة في التأمين أمر يقتضيه النظام العام، حيث يترتب على إنعدام المصلحة في التأمين، إعتبار التأمين وسيلة للإثراء و تحقيق الربح، إذ قد يعتمد المؤمن له إحداث الخطر المؤمن منه لكي يتحصل على مبلغ التأمين.

---

[1] د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 427.

[2] و قد نصت المادة 621 من القانون المدني على أنه "تكون محلا للتأمين كل مصلحة إقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين" إلا أن صياغة هذه المادة قد توحي بأن المصلحة هي محل التأمين، لكن محل التأمين هو الخطر، أما المصلحة فهي سبب التأمين، أنظر إبراهيم أبو النجا، المرجع السابق، ص 193-196.

إلا أنه لما كان التأمين عقد تعويض يضمن للمؤمن له جبر الضرر الذي أصابه فحسب، دون أن يكون وسيلة لإغتنائه أو حصول على شيء زائد عن مقدار الضرر الذي أصابه، فإنه يجب أن يحصل المؤمن له من تعويض التأمين على القدر الذي يلزم لإصلاح الضرر، و بذلك تقوم علاقة وثيقة بين مبلغ التأمين و قيمة السفينة المؤمن عليها، على أن الحال لا يخلو من أن يحصل التأمين على السفينة بأكثر من قيمتها أو بأقل منها.

أ- تقدير قيمة السفينة المؤمن عليها : إنّ عقد التأمين من عقود المعاوضة يهدف المؤمن فيه إلى تعويض المؤمن له قيمة الشيء المؤمن عليه قبل وقوع الحادث الذي رتب الضرر.

و لذلك تهم معرفة قيمة السفينة المؤمن عليها، لأن تعويض التأمين يتحدد على أساسها، و تظهر لكل من المؤمن و المؤمن له مصلحة في معرفتها، إذ يعتمد المؤمن عليها في إحتساب أقساط التأمين، و المؤمن له يعتبرها الحد الأقصى الذي يعول الحصول عليه من المؤمن عند تحقق الخطر، و هذا ما قضت به المادة 105 من نفس الأمر على وجوب مطابقة القيمة القابلة للتأمين، و القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.

و عليه لما كان التأمين يسعى إلى وضع الشيء المؤمن عليه في نفس المركز الذي كان عليه قبل وقوع الحادث و تحقق الخطر، فإنه يجب أن تقدر قيمة السفينة قبل وقوع الحادث، لأن الحادث كثيرا ما يقع أثناء السفر و تحديد قيمة السفينة من الأمور المعقدة و يتعذر معرفتها قبل الحادث، و لذلك فمن المتفق عليه الإعتماد على قيمة السفينة بحالتها التي تكون عليها عند إبتداء التأمين[1] [2].

و لقد جرى العمل على أن يتقدم المؤمن له بتقدير لقيمة السفينة المؤمن عليها، و يقبل المؤمن عادة هذا التقدير، و يسمى هذا التقدير بالقيمة المقبولة.

و تشمل القيمة المقبولة طبقا لنص المادة 128 من نفس الأمر هيكل السفينةو الأجهزة المحركة لها و لواحقها و توابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تموينها و الأشياء الموضوعة خارجها.

و لا تثار الصعوبة إذا أمّن على السفينة بمبلغ مساوي لقيمتها، أو إذا كان المبلغ المؤمن عليه قيمة معتمدة أي مبلغا متفق عليه صراحة بين المؤمن و المؤمن له مع ترك أي تقييم آخر، إلا أن الإشكال قد يقع في حالة التأمين على السفينة بأكثر من قيمتها أو بأقل منها.

---

[1] د. علي حسن يونس المرجع السابق، ص 580.

[2] يذهب القانون البحري اللبناني في نص المادة 2/314 على أن تقدر السفينة و ملحقاتها حسب قيمتها في يوم إبتداء الأخطار أي في بداية السفر.

– **التأمين على السفينة بأكثر من قيمتها** : إذا غالى المؤمن له في تقدير قيمة السفينة المؤمن عليها، و أبرم عقد تأمين بمبلغ يزيد على قيمتها الحقيقية فيجب التمييز هنا بين ما إذا كان المؤمن له سيء النية أو حسن النية.

فإذا كان المؤمن له سيء النية و قصد من وراء المغالاة في تقدير قيمة السفينة الحصول على تعويض أكبر من قيمتها، حيث كانت هذه المغالاة قد وقعت عن غش أو تدليس منه، فإن التأمين الواقع بشأن هذه السفينة يعتبر لاغيا طبقا لنص المادة 110 من نفس الأمر، و يكون للمؤمن الحق في الإحتفاظ بالقسط المدفوع على سبيل التعويض طبقا لنص المادة 31 من نفس الأمر.

أما إذا كان المؤمن له حسن النية كما إذا كانت المبالغة في تقدير قيمة السفينة نتيجة خطأ وقع فيه، فإن عقد التأمين يظل صحيحا، إلا أن الأمر يختلف بالنسبة للمؤمن في حالة ما إذا إكتشف مغالاة المؤمن له قبل تحقق الخطر أو بعد تحقق الخطر.

فإذا إكتشف المؤمن المغالاة في تقدير قيمة السفينة قبل تحقق الخطر، يكون له طبقا للفقرة الثانية من المادة 31 من نفس الأمر أن يخفض مبلغ التأمين إلى ما يعادل القيمة الحقيقية للسفينة المؤمن عليها، و يحتفظ بالأقساط المدفوعة كما هي دون تخفيض و يعدل الأقساط المستحقة بعد إكتشاف مغالاة المؤمن له.

و أما إذا إكتشف المؤمن هذه المغالاة بعد تحقق الخطر المؤمن منه كان له أن يحتفظ بجميع الأقساط دون تخفيض، و لكنه لا يدفع للمؤمن له إلا القيمة الحقيقية للسفينة المؤمن عليها وقت تحقق الخطر طبقا لنص الفقرة الثانية من المادة 105 من نفس الأمر.

– **التأمين على السفينة بأقل من قيمتها** : إذا تبين أن قيمة السفينة المؤمن عليها تقل عن القيمة الحقيقية لها، فلا يكون للمؤمن له في هذه الحالة و بالنظر إلى الضرر الذي أصابه من جراء تحقق الخطر المؤمن منه إلا الحق في تعويض جزئي و هذا ما نصت عليه المادة 32 من نفس الأمر على أنه "إذا إتضح أن تقديرات قيمة المال المؤمن عليه تفوق المبلغ المضمون يوم الحادث وجب على المؤمن له تحمل كل الزيادة في حالة الضرر الكلي، و تحمل حصة نسبية في حالة الضرر الجزئي، إلا إذا هناك إتفاق مخالف".

و من تم إذا حصل التأمين على السفينة بأقل من قيمتها الحقيقية فإنه يجب التمييز هنا بين الضرر الكلي و الضرر الجزئي لها.

فإذا كان الضرر كليا فإن المؤمن له لا يحصل إلا على مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد، و هو في هذه الحالة لا يمثل إلا جزءا فقط من الضرر الذي لحقه طبقا للفقرة الأولى من نص المادة 105 من نفس الأمر على أنه إذا إتضح أن المبلغ المؤمن عليه أقل من القيمة الحقيقية للشيء لا يلزم المؤمن بالدفع في حالة الخسارة الكلية إلا مبلغا يساوي القيمة المؤمن عليها.

و يتحمل المؤمن له في نفس الوقت كل الضرر الذي يزيد على مبلغ التأمين طبقا لنص المادة 32 السالفة الذكر.

و أما إذا كان الضرر جزئيا فإن المؤمن له لا يحصل إلا على حصة نسبية من قيمة الضرر، تمثل جزءا من مبلغ التأمين يعادل نسبة ما تضرر من السفينة طبقا للفقرة الأولى من نص المادة 105 السالفة الذكر على أنه إذا إتضح أن المبلغ المؤمن عليها أقل من القيمة الحقيقية للشيء لا يلزم المؤمن بالدفع في حالة الخسارة الجزئية إلا مبلغا يحدد بنسبة القيمة المؤمن عليها منسوبة إلى القيمة الحقيقية.

ب- أثر تعدد التأمينات : إنّ التأمين عقد تعويض يضمن للمؤمن له جبر ما يلحقه من ضرر فقط، و لا يجوز أن يكون وسيلة للإثراء و تحقيق الربح، و من تم لا يمكن للمؤمن له أن يبرم عدة عقود تأمين على نفس الشيء و على نفس الخطر بحيث يلتزم كل مؤمن بتغطية ذات الخطر كاملا، و هذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من نص المادة 33 من نفس الأمر على أنه "لا يحق لأي مؤمن له إكتتاب إلا تأمين واحد على نفس النوع و على نفس الخطر"، و بذلك يحظر على المؤمن له إبرام عدة عقود تأمين على نفس السفينة و على نفس الخطر لدى عدة مؤمنين.

و إذا منع القانون التأمين على نفس الشيء عدة مرات ضد نفس الأخطار، فإنه يحصل كثيرا أن يؤمن على نفس الشيء عدة مرات و لا تثار فكرة تعدد التأمين لإنتفائها، و ذلك كأن يؤمن على نفس الشيء لدى عدة مؤمنين على وجه الإشتراك قصد المساهمة في تغطية نفس الخطر في إطار عقد تأمين واحد، و أن يوكل تسيير و تنفيذ عقد التأمين إلى مؤمن رئيسي يفوضه قانونا المؤمنون الآخرون المساهمون معه في تغطية الخطر طبقا لنص المادة 3 من نفس الأمر.

و لكن إذا حصل و أن تم التأمين على نفس السفينة بكامل قيمتها ضد نفس الخطر لدى عدة مؤمنين، فما هو الأثر المترتب على هذا التعدد.

لقد قضت المادة 107 من نفس الأمر في هذا الصدد على أنه "إذا تعددت التأمينات المكتتبة دون أي غش لضمان مبلغ مالي إجمالي يفوق القيمة القابلة للتأمين لنفس الشيء المؤمن عليه لا تصح إلا إذا قام المؤمن له بإعلام المؤمن بذلك، و يحدث كل تأمين آثاره حسب نسبة المبلغ الذي ينطبق عليه في حدود القيمة القابلة لتأمين الشيء المؤمن عليه".

و بذلك يختلف أثر تعدد عقود التأمين على السفينة بإختلاف ما إذا كان المؤمن له حسن النية أو سيء النية.

فإذا كان المؤمن له حسن النية كما إذا حصل التأمين على السفينة منه و من وكيله بالعمولة دون أن يعلم إحداهما الآخر بوقوع التأمين الحاصل، ففي هذه الحالة تعتبر التأمينات صحيحة إذا قام المؤمن له بإعلام المؤمن مباشرة إثر إكتشاف ذلك، و من تم يلتزم كل مؤمن على حدة بدفع إلا حصة من المبلغ المؤمن عليه بالنسبة لمجموع المبالغ التي أمن عليها جميع المؤمنين.

أما إذا كان المؤمن له سيء النية و قصد من وراء تعدد التأمينات تحقيق الربح و الإثراء عن طريق الغش و عدم التصريح و إعلام المؤمن بتعدد عقود التأمين، فإن التأمينات المبرمة بشأن السفينة تعتبر باطلة و لا يجوز للمؤمن له الإستفادة من غشه، طبقا لنص المادة 110 من الأمر المتعلق بالتأمينات على أنه "يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له".

رابعا– الأخطار المؤمن منها : لا يلزم المؤمن بتعويض الضرر الذي أصاب المؤمن له مهما كان مصدره، و لكن يقتصر التأمين البحري على تغطية الأضرار التي تصيب السفينة بسبب الأخطار البحرية، و بذلك يعتبر الخطر البحري ركن جوهري في عقد التأمين البحري على السفينة.

و يعد الخطر بحريا إذا وقع في البحر بصرف النظر عما إذا كان الخطر ناشئا من البحر أو من غيره، حيث لا يلزم المؤمن في التأمين البحري بتعويض الأضرار التي تقع في البر و في المياه الداخلية كالأنهار و القنوات، و من تم يمكن القول أن التأمين البحري ضمان يكون محله خطرا بحريا، أي الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال القيام بالملاحة البحرية، و طبيعة هذا الخطر هي التي أملت وجود قواعد خاصة بالتأمين البحري تختلف عن القواعد الخاصة بالتأمين البري.

و نتولى تناول ضرورة الخطر البحري، ثم الأخطار التي يغطيها التأمين، ثم زمن الأخطار البحرية.

أ- ضرورة الخطر البحري : لا مجال للكلام عن التأمين البحري إلا إذا كانت السفينة المؤمن عليها معرضة للخطر البحري، و يخشى المؤمن له وقوعه، و عليه لا محل للتأمين في حالة إنتفاء وجود الخطر أو في حالة تحققه أو زواله قبل إبرام عقد التأمين، لأن السفينة المؤمن عليها لا تكون في هذه الأحوال معرضة للخطر، و بذلك يفقد التأمين محله و لا تظهر أية حكمة من قيامه، و هذا ما قضت به المادة 100 من نفس الأمر على أنه "لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، و يبقى القسط حقا مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل".

ب- الأخطار التي يغطيها التأمين : لقد نصت المادة 101 على أن المؤمن يغطي الأضرار المادية التي تلحق هياكل السفن المؤمن عليها و الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة أو/و الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد، كما يغطي كذلك طبقا نفس المادة الإسهام في الخسائر المشتركة و تكاليف مساعدة و إنقاذ السفينة من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره.

و بناءا على ذلك يضمن المؤمن تغطية كل هلاك أو ضرر يلحق بالسفينة نتيجة حادث فجائي أو قوة قاهرة أو/و أخطار بحرية.

و لم يذهب المشرع الجزائري إلى مثل ما تذهب إليه بعض التشريعات في تعداد الأخطار التي يضمنها عقد التأمين البحري[1]، بل إكتفى بالنص في المادة 101 منه على أن المؤمن يغطي الأضرار الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة أو/و الأخطار البحرية، و مرد ذلك كثرة و تنوع الأخطار البحرية و التي لا يمكن حصرها، وقد تتمثل أساسا في العواصف البحرية، الغرق و التصادم و الحريق و الرسو الجبري للسفينة في ميناء غير مقرر لإصلاحها بسبب ضرر أصابها من جراء عاصفة شديدة إلى آخره.

---

[1] يذهب القانون البحري المصري في نص المادة 192 على أن "يكون المؤمنون ملزمين بكل هلاك أو ضرر يحصل للأشياء المعمولة عليها السيكورتاه بسبب فورتونة أو غرق أو إرتكاز السفينة على شعب أو تشحيط على رمل أو مصادمة بسبب قهري أو تغيير الطريق أو السفر أو السفينة أو بسبب رمي بعض الأشياء في البحر لتخفيف السفينة أو بسبب الحريق أو الأسر أو النهب أو التوقيف عن السفر بأمر دولة أو إعلان حرب أو مقابلة الإساءة بمثلها أو بسبب أي حادث من الحوادث البحرية الأخرى ما لم يوجد بين المتعاقدين شرط بخلاف ذلك."

كما نصت المادة 329 من القانون البحري اللبناني على أن يتحمل الضامنون مخاطر كل هلاك و ضرر يلحق بالأشياء المضمونة من عاصفة و غرق و تنشيب على البر (جنوح) و تصادم و إسراء بحري و تغيير جبري للطريق و للسفينة و الطرح في البحر و الحريق و الإنفجار و النهب و الضرر الذي يسببه البحارة قصدا و السرقة، و عموما كل الطوارئ و الحوادث البحرية.

و إذا كان المؤمن يغطي جميع الأضرار المترتبة عن الأخطار البحرية، و إسهام المؤمن له في الخسائر المشتركة و تكاليف مساعدة و إنقاذ السفينة المؤمن عليها و كل المصاريف الضرورية المنفقة قصد حماية السفينة المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع و التخفيف من آثاره، فإن نص المادة 126 من نفس الأمر قضت بعدم ضمان المؤمن الأخطار المترتبة عن خطأ عمدي إرتكبه ربان السفينة، كما قضت المادة 127 كذلك بعدم ضمان المؤمن الأضرار المترتبة عن العيب الذاتي في السفينة المؤمن عليها، إلا إذا إتفق على خلاف ذلك، غير أن الأضرار و الخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة.

هذا و إن إقتصر نص المادة 126 على عدم ضمان المؤمن للأضرار المترتبة عن أخطاء الربان و نص المادة 127 على عدم ضمان المؤمن للأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة إلا إذا تم الإتفاق على ذلك، فإن نص المادة 102 من نفس الأمر قضى زيادة على ذلك على عدم ضمان المؤمن بصفة عامة الأخطار و الأضرار المترتبة أساسا عن أخطاء المؤمن له المتعمدة و الجسيمة، و كذا الأضرار و الخسائر المادية الناتجة عن مخالفات أنظمة الإستيراد و التصدير و العبور و النقل و الأمن، و الغرامات و المصادرات الموضوعة تحت الحراسة و الإستيلاء و التدابير الصحية أو التطهيرية، إلى جانب الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة و غير المباشرة للإنفجار و إطلاق الحرارة و الإشعاع المتولد عن تحول نوى الذرة أو الإشعاعية، و كذلك الأضرار الناتجة عن آثار الأشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات.

كما قضت المادة 103 من نفس الأمر كذلك على عدم ضمان المؤمن إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف، الأخطار المترتبة عن الحرب الأهلية أو الأجنبية و الألغام و جميع معدات الحرب و أعمال التخريب أو الإرهاب، و القرصنة و الإستيلاء و الحجز أو الإعتقال الصادر عن جميع الحكومات و السلطات كيفما كان نوعها، الفتن و الإضرابات الشعبية و إغلاق المصانع و الإضرابات، و إحتراق الحصار، الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص أخرى، و كذا جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز، أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون، و كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار و الخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

ج- زمن الأخطار البحرية : لا مجال للكلام على تغطية المؤمن الأضرار التي تصيب السفينة إلا إذا وقعت في الوقت الذي يسري فيه عقد التأمين، و يختلف تحديد هذا الوقت بحسب ما إذا كان التأمين حاصلا لزمن معين، أو بالرحلة أو لعدة رحلات متتالية، أو بوصول السفينة سالمة، و هذا ما نصت عليه المادة 122 من نفس الأمر على أنه يمكن التأمين على السفينة لرحلة أو عدة رحلات متتالية، أو لزمن معين، كما نصت المادة 125 من نفس الأمر على إمكانية إتفاق المؤمن و المؤمن له على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحددانها في العقد.

فبالنسبة للتأمين على رحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية فقد ميزت المادة 123 من نفس الأمر بين حالتين، حالة التأمين على رحلة أو عدة رحلات لسفينة محملة بالبضاعة وحالة السفينة غير المحملة بالبضاعة.

فإذا تعلق الأمر بالحالة الأولى فإن المؤمن يضمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها خلال خمسة عشر (15) يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود.

و أما إذا تعلق الأمر بالحالة الثانية فإن المؤمن يضمن الأخطار البحرية إبتداء من الإقلاع أو رفع المرساة إلى رسو السفينة أو إلقاء المرساة لدى الوصول، و يجب على السفينة أن تحافظ على خط سيرها المحدد في العقد، و يضمن المؤمن الأخطار البحرية التي تصيب السفينة و لو حصل تغيير لخط سيرها بسبب ظروف إضطرارية [1].

أما بالنسبة للتأمين على السفينة لأجل محدد فإن المؤمن يضمن طبقا لنص المادة 124 من نفس الأمر السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في أحد الموانئ أو في مكان مائي أو جاف و حسب الآجال المحددة في العقد و مواقيت البلاد التي أبرم فيها العقد، و يغطي اليوم الأول و الأخير من الأجل المذكور.

خامسا- آثار التأمين البحري : عقد التأمين البحري عقد ملزم للجانبين يولد إلتزامات على عاتق كل من طرفيه المؤمن له و المؤمن و تتمثل فيما يلي :

أ- إلتزامات المؤمن له : يلتزم المؤمن له طبقا لنص المادة 108 من نفس الأمر بجملة إلتزامات تتمثل أساسا في :

---

[1] د. على حسن يونس، المرجع السابق، ص 620.

– تقديم تصريح صحيح عن الظروف التي عرفها و تسمح للمؤمن بتقدير الخطر : تفرض الفقرة الأولى من نص المادة 108 على المؤمن له أن يقدم للمؤمن بيانات دقيقة و صحيحة عن الخطر المضمون حتى يتسنى له تكوين فكرة صادقة عن هذا الخطر، و يتمكن من تقدير قسط يتفق مع أهمية الخطر المضمون و نسبة إحتمال تحققه.

و من تم يجب على المؤمن له أن يعلم المؤمن له بجميع الظروف التي أحاطت بالسفينة كأن يعلمه بالإتلافات و الخسائر التي أصابتها و لم يتم إصلاحها.

و إذا كان نص الفقرة الأولى من المادة 108 من نفس الأمر تلزم المؤمن بالإدلاء بجميع البيانات المتعلقة بالخطر أثناء إبرام عقد التأمين، فإن نص الفقرة الثالثة من نفس المادة تلزم المؤمن له كذلك بالإعلان عن جميع الظروف التي تؤدي إلى تفاقم الخطر أثناء سريان عقد التأمين، بنصها على إلزام المؤمن له بالتصريح خلال عشرة (10) أيام على الأكثر بعد إطلاعه، بأي تفاقم للخطر المضمون حصل أثناء العقد.

و في حالة إخلال المؤمن له بهذه الإلتزامات فإن المؤمن طبقا لنص المادة 109 من نفس الأمر يستطيع أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط إذا لم يتحقق الخطر، أما إذا تحقق الخطر فيجوز له أن يخفض التعويض المستحق للمؤمن له بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلا.

و أما إذا كان من شأن هذا الإخلال يتمثل في تقديم المؤمن له تصريحات غير صحيحة للمؤمن عن سوء نية، كأن يتعمد الكذب في الإدلاء بالبيانات، أو كتمان بعض البيانات الجوهرية المؤثرة في تقييم الخطر و تقدير القسط اللازم لتغطية الخطر[1]، فإنه يترتب على هذه الحالة طبقا لنص المادة 113 من نفس الأمر سقوط التأمين، و يقع عبء الإثبات على عاتق المؤمن.

– دفع قسط التأمين : قسط التأمين هو المبلغ الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن في سبيل الحصول على مبلغ التأمين إذا تحقق الخطر، و يعتبر إلتزام المؤمن له بدفع القسط من الإلتزامات الناشئة عن عقد التأمين حيث يجب عليه أن يدفعه حسب الكيفيات المحددة في العقد، و هذا ما قضت به الفقرة الثانية من المادة 108 من نفس الأمر.

و متى حدد قسط التأمين بإتفاق المؤمن و المؤمن له، فلا يجوز تعديله بعد ذلك و لو حصلت ظروف لم يكن في الوسع توقعها، و كان من شأنها الإنقاص من الخطر أو زيادته عملا بقاعدة

---

[1] لا يعتبر عدم الإدلاء بدرجة La cote السفينة المؤمن عليها كتمانا إذا كانت مقيدة لدى إحدى شركات التصنيف، إذ من الميسور على المؤمن معرفتها بالرجوع إلى سجلات الشركة.

عدم تغير قسط التأمين[1] ، بإعتبار أن عقد التأمين من عقود الغرر و لا تهم فيه تحقيق موازنة بين مركزي المؤمن و المؤمن له[2].

إلا أن قاعدة عدم جواز تغيير قسط التأمين ليست من النظام العام و لذلك يحق للمؤمن التفاوض بموجب الفقرة الثانية من المادة 133 من نفس الأمر مع المؤمن له بخصوص دفع قسط تكميلي بعد الحادث.

و يعتبر قسط التأمين مستحقا بأكمله بمجرد سريان الأخطار، غير أنه في التأمين لأجل محدد يكون القسط حقا مكتسبا للمؤمن في حالة الخسارة التامة أو التخلي على عاتق المؤمن، أما إذا لم تكن الخسارة التامة أو التخلي على عاتق المؤمن يكتسب هذا الأخير القسط على أساس المدة السارية حتى وقوع الخسارة التامة أو إلى غاية التبليغ بالتخلي، و هذا ما قضت به المادة 130 من نفس الأمر.

و إذا تأخر المؤمن له عن دفع قسط التأمين، و جب على المؤمن طبقا لنص المادة 111 من نفس الأمر إنذار المؤمن له برسالة مضمونه الوصول مع الإشعار بالإستلام بوجوب دفع القسط خلال الثمانية أيام الموالية، و إذا لم يدفع القسط بعد إنقضاء هذا الأجل، فإنه يحق للمؤمن إيقاف الضمان، مع جواز فسخ عقد التأمين بعد عشرة (10) أيام من إيقاف الضمان، و في هذه الحالة يجب عليه إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار و بالإستلام.

و يكون هذا الإيقاف أو الفسخ عديم الأثر بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستفيدا من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ.

– **الإلتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن** : على المؤمن له أن يبذل كل ما يوجبه حسن النية و ماتقضي به الأمانة في المعاملات حيث يجب عليه أن يحافظ على مصالح المؤمن عن طريق القيام بإلتزامات حددتها المادة 108 في فقراتها الرابعة و الخامسة و السادسة و السابعة و تتمثل أساسا في:

– الإلتزام بالتصريح بالعقد أو العقود التي تؤمن على نفس السفينة ومن نفس الخطر لدى مؤمن واحد أو عدة مؤمنين و بالمبالغ المؤمن عليها فور إطلاعه على ذلك.

– الإلتزام بمراعاة الإلتزامات المتفق عليها في العقد، و أن يبذل المجهودات المعقولة لإتقاء الأضرار أو الحد منها.

---

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 475.

[2] من المقرر في القواعد العامة أنه يجوز للقاضي تبعا للظروف و بعد الموازنة بين مصلحة الطرفين أن يرد الإلتزام المرهق إلى الحد المعقول، أنظر المادة 107 و المادة 57 من القانون المدني.

– الإلتزام بإتخاذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة.

– الإلتزام بإعلام المؤمن، بمجرد إطلاعه و خلال ثلاثة (3) أيام على الأكثر، بأي حادث من شأنه أن يستلزم ضمانه، و أن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك ، و أن يقدم بيانا خاصا بالحادث و تعيين الأضرار و الخسائر.

و إذا أخل المؤمن له بالإلتزام المتمثل في بذل المجهودات لإتقاء الأضرار و/أو إعلام المؤمن بأي حادث، فإنه يحق للمؤمن طبقا لنص 112 من نفس الأمر تخفيض التعويض أو حتى رفض دفعه إذا كانت عواقب هذا الإخلال سببا في إحداث ضرر ما و/أو إتساعه.

ب– إلتزامات المؤمن : يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي أصابه في حدود المبلغ المتفق عليه في العقد، و الأصل أن المؤمن له يحتفظ بعد وقوع الخطر بملكية السفينة المؤمن عليها و يقتصر حقه في مطالبة المؤمن بجبر الضرر الذي لحقه، و مع ذلك إستقر العرف البحري منذ القدم على الإعتراف للمؤمن له بالحق في التخلي عن ملكية السفينة للمؤمن في مقابل الحصول على مبلغ التأمين كاملا متى كان الضرر الذي أصاب السفينة يبلغ حدا من الجسامة.

و نتولى توضيح على التوالي، الإلتزام بدفع التعويض، ثم التخلي عن ملكية السفينة للمؤمن.

– الإلتزام بدفع التعويض : يلتزم المؤمن طبقا لنص المادة 117 من نفس الأمر بدفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحدد في العقد، و يتوقف تقدير مبلغ التعويض على مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد.

و يقتصر تعويض المؤمن طبقا لنصوص المواد 114 و 116 و 131 من نفس الأمر على الأضرار و/أو الخسائر المتمثلة في شكل تلف ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له إختيار التخلي عن السفينة، و لا يجبر المؤمن على إصلاح السفينة أو إستبدالها عينا بل يقتصر على تعويض الأضرار و الخسائر فحسب، إذ حتى و إن تمثل التأمين في تعويض عطب السفينة، فإن المؤمن لا يضمن الأضرار المادية المتعلقة بالإصلاح و الإستبدال، و كذا تعويضات فقدان قيمة السفينة إذا لم يكن هناك إتفاق على ذلك.

و متى قام المؤمن بتعويض الأضرار للمؤمن فإن له الحق بقوة القانون أن يحل محل المؤمن له في دعاواه ضد الغير المسؤول في إحداث الضرر في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له طبقا لنص المادة 118 من نفس الأمر.

و يشترط على المؤمن لكي يحل محل المؤمن له في دعاواه ضد الغير أن يكون قد دفع مبلغ التعويض للمؤمن له و إلا كانت دعواه على مَن أحدث الضرر غير مقبولة، و متى حل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه أمكن للغير أن يحتج في مواجهته بالدفوع التي تكون له تجاه المؤمن له.

و قد أثير التساؤل عما إذا كان يجوز للمؤمن له الذي حصل على تعويض التأمين أن يرجع مع ذلك على الغير المسؤول، ذهب القضاء المصري و الفرنسي في هذا الشأن إلى جواز الجمع بين دعوى التأمين و دعوى المسؤولية لأنه لا يقبل من الغير المسؤول أن يحتج بعقد التأمين الذي لم يكن طرفا فيه للتهرب من مسؤوليته.

إلا أن العمل بهذا الرأي يؤدي إلى إثراء المؤمن له و هذا ما يتنافى مع مبدأ التعويض في التأمين و هذا ما سار عليه القضاء البلجيكي، و القضاء الفرنسي الحديث[1].

– **التخلي عن ملكية السفينة** : التخلي عن ملكية السفينة نظام خاص بالتأمين البحري يخول للمؤمن له التنازل عن ملكية السفينة للمؤمن في حالات تحقق المخاطر الكبرى في مقابل الحصول على تعويض التأمين.

و يعتبر التخلي إجراء إستثنائي لا يعمل به إلا في حالات محددة قانونا طبقا لنص المادة 134 من نفس الأمر على أنه "ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية :

1- الفقدان الكلي للسفينة.

2- عدم أهلية السفينة للملاحة أو إستحالة إصلاحها.

3- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري 4/3 القيمة المتفق عليها.

4- إنعدام أخبار السفينة مدة تزيد على ثلاثة أشهر، و إذا تسبب في تأخير الأخبار حوادث حربية، يمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر".

إلا أن التخلي لا يعد إجراءا إلزاميا بل إجراءا إختياريا، حيث يكون للمؤمن له إما المطالبة بمبلغ التعويض على أساس الخسارة الكاملة بدون إنتقال ملكية السفينة إلى المؤمن، أو إختيار التخلي عن ملكية السفينة لصالح المؤمن مع دفع هذا الأخير المبلغ المؤمن عليه بكامله.

و متى إختار المؤمن له التخلي وجب عليه طبقا لنص المادة 115 من نفس الأمر أن يكون هذا التخلي تاما و بدون شرط، و على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك، بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بإعلام غير قضائي خلال ثلاثة (3) أشهر على الأكثر من الإطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو إنقضاء الآجال التي تسمح القيام به.

---

[1] د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 491.

و يتعين على المؤمن بعد تلقي تبليغ المؤمن له دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي، أو على أساس الخسارة الكاملة بدون إنتقال الملكية، و في حالة قبول التخلي يكتسب المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها إبتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي تلقاه من المؤمن له.

المبحث الثالث

تحديد مكانة نظام تسجيل السفن

إنّ تخصيص السفينة بنظام التسجيل كالعقار يستدعي الوقوف لتحديد مكانة هذا النظام أمام نظام السجل العقاري طبقا للقانون الجزائري، خاصة و أن معالم كلا النظامين تبدو واحدة بحيث أن كلاهما نظام عيني و إجراء لنقل الملكية و أداة للشهر القانوني.

و من تم هل يعتبر نظام تسجيل السفن نظام يحاكي نظام السجل العقاري أم يعتبر نظام خاص قائم بذاته.

المطلب الأول : تصنيف نظام تسجيل السفن

لقد خصت السفينة بنظام تسجيل مثلها مثل العقار ضمانا لإشهار مختلف التصرفات الواردة عليها، بفضل ثبات موطنها و السجل الممسوك به، إذ يعد دفتر التسجيل المحفوظ لدى مصلحة التسجيل في موطن السفينة مرجعا يعود إليه كل من له مصلحة في ذلك بغية الإطلاع على جميع التصرفات القانونية التي يكون المالك قد رتبها عليها.

و بذلك يتعين البحث عن موقع نظام تسجيل السفن، هل من قبيل نظام الشهر الشخصي أم من قبيل نظام الشهر العيني، خاصة و أن نظام الشهر في العقار يتخذ أحد النظامين أساسا له لشهر التصرفات العقارية.

إنّ نظام الشهر الشخصي يعتمد في شهر التصرفات العقارية على التسجيل Transcription، و ذلك بتدوين التصرف الناقل للملكية برمته في صفحة من السجل الممسوك حسب الترتيب الأبجدي لأسماء كل الأشخاص القائمين بمختلف التصرفات العقارية[1].

أما نظام الشهر العيني فيعتمد في شهر التصرفات العقارية على القيد Inscription و ذلك بتدوين ملخص عن التصرف الناقل للملكية في الصفحة المخصصة للعقار الممسوح، حيث يمسك

---

[1] صداقي عمر، شهر التصرفات العقارية في القانون الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، معهد العلوم القانونية و الإدارية، 1984، ص 22.

في ظل نظام الشهر العيني سجل خاص لدى مصلحة الشهر العقاري تخصص فيه صفحة لعقار معين تدون فيها كل من موقع العقار و حدوده و رقمه و مساحته و غير ذلك من التصرفات الواردة عليه، و كل ما يتعلق به مثله في ذلك مثل سجل الحالة المدنية بالنسبة للشخص الطبيعي[1] ، و يبقى بعد ذلك على كل من أراد التعرف على حالة العقار أن يرجع إلى هذه الصفحة من السجل ليقف على الوضعية القانونية له، فيتمكن من معرفة مالكه الحقيقي و كل الأعباء و الحقوق التي عليه أو له، و كل التصرفات الواردة عليه منذ قيده، و قد تبنى القانون الجزائري نظام الشهر العيني [2] .

و من ثم يرتكز نظام الشهر الشخصي في شهر التصرفات العقارية على الشخص القائم بالتصرف أساسا، بينما يرتكز نظام الشهر العيني على العين نفسها، أي يجعل العقار موضوع التصرف محل إعتبار.

و من خلال التعرض لكلا النظامين، يمكن القول أن نظام تسجيل السفن هو من قبيل نظام الشهر العيني يتخذ من السفينة أساسا ماديا لشهر كل التصرفات الواردة عليها، إذ تخصص للسفينة المراد تسجيلها بطاقة مرقمة من السجل الجزائري لقيد السفن، تقيد فيها كل التصرفات الواردة عليها، و هي بذلك تشبه العقار الممسوح.

و ما يجب التذكير به في هذا الشأن أن نظام الشهر العيني أول ما اعتمد في تسجيله هو السفن.

حيث ظهر نظام الشهر العيني لأول مرة في بداية النصف الثاني من القرن التاسع عشر في أستراليا على يد (سير روبيرت تورنس- Sir Robert Torrens)، إذ كان تورنس مراقبا بمصلحة الجمارك بأستراليا، ثم محافظ عقود بها؛ تكمن مهمته في تسجيل السفن في سجلات خاصة يقيد فيه إسم السفينة، و إسم مالكها و كل الحقوق و الأعباء التي لها و عليها[3] .

---

[1] الأستاذ، محمود العنابي، قانون التسجيل العقاري التونسي علما و عملا، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم، معهد البحوث و الدراسات العربية، قسم البحوث و الدراسات القانونية و الشرعية، 1973، ص 10.

[2] تبنت الجزائر نظام الشهر العيني بموجب الأمر رقم 75-74 الصادر في 1975/11/12 و المتعلق بإعداد مسح الأراضي العام و تأسيس السجل العقاري، و كذا المرسوم رقم 76-62 الصادر في 1976/3/25 و المتعلق بإعداد مسح الأراضي العام و المرسوم رقم 76-63 الصادر في 1976/3/25 و المتعلق بتأسيس السجل العقاري.

[3] الأستاذ، محمود العنابي، المرجع السابق، ص 8.

و لما كانت السفن مسجلة و مرتبة حسب إسمها، و كانت التصرفات الواردة عليها مقيدة تحت إسمها بتخصيص صفحة لها، فإن معرفة المالك الحقيقي لها و الحقوق التي لها و الأعباء التي عليها كان أمرا سهلا فبمجرد فتح الصفحة المسجلة فيها السفينة يمكن التعرف مباشرة على كل المعلومات التي تخصها.

و بذلك أراد تورنس نقل طريقة تسجيل السفن و التصرفات الواردة عليها إلى ميدان آخر هو التصرفات العقارية، خاصة بعدما أدرك العيوب التي تنجم عن نقل الحقوق العينية في غياب أي نظام يحكمها، الأمر الذي أدى إلى فوضى في المعاملات العقارية و عدم إستقرارها حيث كانت الملكية العقارية تثبت بأوراق عادية عرفية، كما كانت تتطلب نفقات باهضة، و تحتمل رفع دعاوى كثيرة منها دعوى إستحقاق أو إسترداد[1].

إلاّ أن تورنس لقى معارضة شديدة عن رأيه هذا في بداية الأمر[2]، و لما إنتخب نائبا بالبرلمان الأسترالي ناضل عن رأيه بشدة و إقترح عليه مشروع إدخال نظام تسجيل السفن على نظام الملكية العقارية، و تمت المصادقة على مشروعه بأغلبية تسعة عشر صوتا من ستة و عشرين صوتا، و بذلك وقع على المشروع الحاكم العام أنذاك لأستراليا في 27 جانفي 1858، و منذ ذلك الحين ظهر نظام تورنس- Torrens إلى الوجود في أستراليا، و طبق لأول مرة على التصرفات العقارية بطريقة إختيارية إبتداء من 1 جويلية 1858، و يعتبر النواة الأولى لنظام الشهر العيني الذي تأخذ به بعض الدول، كألمانيا و سويسرا و إسبانيا و الجزائر.

المطلب الثاني : تكييف نظام تسجيل السفن

إنّ تخصيص السفينة بنظام التسجيل يستدعي البحث عن تكييف نظام تسجيل السفن، هل هو أداة للشهر القانوني بالمعنى الكامل كما هو الشأن في شهر التصرفات العقارية، أو هو مجرد إجراء إداري محض يهدف إلى مراقبة و متابعة الوضعية القانونية للسفينة.

لقد إختلفت أراء الفقه الفرنسي في هذا الشأن، فذهب رأي و من أصحابه (ديفور- Dufour) إلى أن تسجيل السفن ما هو إلا إجراء إداري محض يهدف إلى مراقبة ملكية السفينة، و التأكد من مدى توافر شروط الجنسية الفرنسية فيها، و ليس له أي أثر قانوني بين المتعاقدين أو تجاه الغير.

---

[1] صداقي عمر، المرجع السابق، ص 35.

[2] الأستاذ، محمود العنابي، المرجع السابق، ص 9.

و قد إنتقد هذا الرأي بشدة كونه يجرد نظام تسجيل السفن من أي أثر قانوني[1] .

و ذهب رأي آخر و من أصحابه (رينو-Renault) و (ليون كان -Lyon Caen)، إلى أن تسجيل السفن يعتبر إجراء شهر يماثل إجراء تسجيل العقود الناقلة للملكية في العقار، و أن ملكية السفينة تنتقل بالعقد، لكن القيد بسجل السفن يجعل منها حجة في مواجهة الغير.

و قد إنتقد هذا الرأي، كونه يماثل بين نظامين لا تماثل بينهما، حيث أن تسجيل العقود الناقلة للملكية في العقار La Transcription هو إجراء يعتمد في شهر التصرفات العقارية على تدوين التصرف الناقل للملكية برمته في السجل الممسوك حسب الترتيب الأبجدي لأسماء المالكين، بينما يعتمد نظام تسجيل السفن في شهر التصرفات الواردة على السفينة على القيد Inscription، و ذلك بتدوين ملخص عن التصرف في البطاقة (سجل- صفحة) المخصصة للسفينة، من السجل الممسوك حسب أسماء السفن و ليس مالكيها[2] .

و ذهب رأي آخر و من أصحابه (ريبير- Ripert) و (دانجون - Danjon) إلى أن نظام تسجيل السفن لم ينشأ عبثا بل له حجية تحاكي الحجية المقررة لنظام السجلات العقارية في الدول التي أخذت به[3] ، و مقتضاه أن السجل يكون وحده حجة قاطعة على ثبوت الملكية تجاه الغير، و أن حجية السجل العقاري المطلقة تجعل كل حق مكتسب عن طريق القيد صحيحا[4].

لقد سلم هذا الرأي من الإنتقادات التي وجهت للرأي السابق، و هو عدم إمكانية إحداث مقارنة بين نظام تسجيل العقار المعمول به في فرنسا و الذي هو نظام مختلط عيني و شخصي في آن واحد[5]، و نظام تسجيل السفن و الذي هو نظام عيني، إلا أن إمكانية إحداث هذه المقارنة جائز في الدول التي تأخذ بنظام السجل العقاري (الشهر العيني)، كالجزائر مثلا.

أما القضاء الفرنسي فقد إستقر على أن قيد التصرف الوارد على السفينة في سجلها إجراء لازم لإمكانية الإحتجاج بوقوع التصرف في مواجهة الغير[6] و هذا ما ذهب إليه القانون الفرنسي

---

(1) Georges Ripert, op.cit, tome premier, 1922, p 436-437.

(2) Ibid, p 438-439.

(3) و المقصود بنظام السجلات العقارية بنظام السجل العيني و الذي تأخذ به الجزائر.

(4) René Rodiere, op.cit, p 72.

(5) Michel Dagot, La Publicité Foncière, Paris, presses universitaires de France, 1981, p 23.

(6) د. علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 63.

في نص المادة 93 من المرسوم المؤرخ في 1967/10/27 على أن التصرفات الواردة على السفينة لا تكون حجة على الغير إلا بقيدها في سجل السفينة.

و عليه لم يجعل القانون الفرنسي من تسجيل السفن نظام إداري بحت غايته رقابة و متابعة الأسطول التجاري البحري كما ذهب رأي بعض الفقه، بل جعل منه في نفس الوقت أداة للشهر القانوني، بإعلام الغير بوقوع التصرف الوارد على السفينة و المقيد في سجلها حتى يكون حجة عليهم.

و لم يشهد الفقه المصري نفس الإختلافات التي شهدها الفقه الفرنسي بشأن تكييف نظام تسجيل السفن، و مرد ذلك وضوح قانون تسجيل السفن التجارية المصري في هذا الشأن، حيث لم يجعل لنظام تسجيل السفن أي أثر بين المتعاقدين، أو تجاه الغير إذ لا شأن للقيد في سجل السفن بإنتقال ملكية السفينة، أو شهر التصرفات الواردة عليها في مواجهة الغير.

إلا أنه مع ذلك فقد ألزمت المادة 16 من القانون رقم 35 لعام 1951 و الخاص بحقوق الإمتيازات و الرهون البحرية، على وجوب قيد الرهن الوارد على السفينة في سجلها حتى ينفذ في حق الغير، و ترتب الديون المضمونة برهن بحسب قيدها في سجل السفن، و بذلك يكون المشرع المصري قد جعل من قيد الرهون في سجل السفينة شرطا لنفاذها تجاه الغير.

و على الرغم من النص على إلزامية قيد الرهون في سجل السفينة حتى تكون حجة تجاه الغير، فإنه لا يمكن إعتبار نظام تسجيل السفن أداة للشهر القانوني كما هو في العقار، خاصة و أن نظام تسجيل السفن نظام عيني، يختلف تماما عن نظام تسجيل العقار في مصر و الذي هو نظام شخصي[1] .

و عليه يكون المشرع المصري قد جعل من نظام تسجيل السفن غاية إدارية بحتة، هي حصر السفن التجارية المصرية، و تمكين الدولة من مراقبتها [2] .

و في ظل إختلاف أراء الفقه و تشريعات الدول في تكييف نظام تسجيل السفن، جاء القانون البحري الجزائري واضحا في هذا الشأن، حيث جعل البيانات الواردة في سجل السفينة تتمتع بنفس الحجية التي تتمتع بها البيانات الواردة في السجل العقاري سواء بين المتعاقدين أو تجاه

---

[1] لقد صدر القانون رقم 142 لسنة 1964 المتعلق بإدخال نظام السجل العيني في مصر، و لكن لم يعمل به حتى الآن، أنظر عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 336.

[2] د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 261.

الغير، و هذا ما نستخلصه من نص المادة 49 منه حيث نصت على إلزامية قيد كل العقود الناقلة لملكية السفينة أو الحقوق العينية المترتبة عليها، و كذا نص المادة 45 منه كذلك حيث جعلت كل بيان خاضع للقيد في سجل السفينة له قوة الثبوت تجاه الغير.

وبذلك يمكن القول أن المشرع الجزائري لم يجعل من نظام تسجيل السفن مجرد إجراء و غاية إدارية، كما ذهب إليه بعض من الفقه الفرنسي و قانون تسجيل السفن التجارية المصري، بل جعل منه في نفس الوقت نظام يحاكي نظام السجل العقاري من حيث شهر التصرفات الواردة عليها و المتمثلة في نقل ملكيتها بين المتعاقدين، و حجية الحقوق الواردة عليها تجاه الغير.

المطلب الثالث : مدى إنطباق نظام تسجيل السفن على نظام السجل العقاري

لقد جعل القانون البحري الجزائري من نظام تسجيل السفن أداة للرقابة الإدارية للوضعية القانونية للسفينة، كما تهدف إليه معظم الدول التي تأخذ بالنظام الوطني لتسجيل السفن، و في نفس الوقت أداة للشهر القانوني بالمعنى الكامل كما هو عليه الوضع في شهر التصرفات العقارية. طبقا لنص المادة 49 و 45 من القانون البحري[1].

إلا أنه إذا كان نظام تسجيل السفن طبقا للقانون الجزائري أداة للشهر القانوني بالمعنى الكامل كما هو عليه نظام السجل العقاري، فإنه يتعين علينا البحث عن مدى إنطباقهما لتحقيق ذلك.

إنّ تقدير نظام تسجيل السفن بجعله وسيلة للشهر القانوني كما هو الشأن في العقار، أمر مبالغ فيه، فحتى و لو أن نظام تسجيل السفن نظام عيني شبيه بنظام السجل العقاري، و حتى و لو أن نظام تسجيل السفن يرتب نفس الأثر الذي يرتبه نظام السجل العقاري و هو قوة القيد المطلقة سواء بين المتعاقدين أو تجاه الغير، بإعتبار الشهر هو المصدر الوحيد لكل الحقوق العينية، و على أن تبقى التصرفات غير المشهرة بدون أثر بين أطرافها أو تجاه الغير، فإنه لا يمكن إعتبار نظام تسجيل السفن أداة ترقى إلى نظام السجل العقاري في هذا الشأن (الشهر القانوني)، ذلك أن المشرع بغرض تحقيق ذلك، أحاط نظام السجل العقاري بتدابير و إجراءات دقيقة لم يحض بها نظام تسجيل السفن.

---

[1] أنظر المادة 15 و 16 من الأمر 75 – 74 المؤرخ في 1975/11/12 و الذي يتضمن إعداد مسح الأراضي و تأسيس السجل العقاري.

فحتى يضمن المشرع الجزائري صحة التصرفات الواردة على العقار، و شرعية و إنتظام القيود المدرجة في السجل العقاري، ألزم المحافظ العقاري بأن يتأكد من صحة الوثائق المقدمة له، و من هوية أطراف التصرفات و في حالة خطئه أثناء ممارسة مهامه، فإنه يترتب عن ذلك قيام مسؤولية الدولة مدنيا تجاه المتضرر و تلتزم بتعويضه عن خطئه هذا[1].

إلا أنه بالرجوع إلى نصوص القانون البحري و النصوص التطبيقية له لا نجد نصا يلزم أمين سجل السفن بأن يتأكد من صحة هوية الأطراف و الوثائق المقدمة له، ماعدا نص المادة 44 من القانون البحري و التي تلزم أن يتم قيد الحقوق في سجل السفينة بناء على الوثائق المقدمة، كما لم يتضمن القانون البحري أي نص يقضي بمسؤولية الدولة عن أخطاء أمين السجل.

و في سبيل تحقيق مصداقية عملية الشهر في العقار، فإن المحافظ العقاري يمسك بالإضافة إلى السجل الرئيسي المكون من مجموعة البطاقات العقارية سجلين آخرين، هما سجل مجموعة بطاقات، و سجل الإيداع، حيث يقوم بإثبات كل الحقوق التي تم إشهارها حسب أسماء أصحابها في سجل مجموعة بطاقات، و يقوم بإثبات كل الوثائق المراد شهرها حسب الترتيب العددي في سجل الإيداع، و يجب أن يرقم و يوقع سجل الإيداع من طرف قاضي المحكمة التابعة لإختصاص المحافظة العقارية، و يجب تقديم نسخ من سجلات الإيداع المقفلة أثناء السنة المنصرمة لدى قلم كتاب المجلس القضائي المختص إقليميا و ذلك من أجل حفظها[2].

و بالرجوع إلى القرار الذي يحدد كيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، فإنه قد ألزم السلطة البحرية المختصة بمسك سجل واحد لقيد السفن، و تقوم بترقيمه و توقيعه و ضبطه بإستمرار.

و بالتالي تكون متابعة و مراقبة سجل السفن من إختصاص السلطات الإدارية البحرية، خلافا على ما هو معمول به في قيد العقار، حيث أن ترقيم و توقيع سجل الإيداع يكون من إختصاص المحكمة التابعة لإختصاص المحافظة العقارية، و بذلك تكون الرقابة القضائية لسجل الإيداع ظاهرة في هذا الشأن.

---

[1] المادة 22 و 23 من الأمر الذي يتضمن إعداد مسح الأراضي و تأسيس السجل العقاري.

[2] المادة 41 و 44 من المرسوم 76-63 المؤرخ في 1976/03/25 و المتلعق بتأسيس السجل العقاري.

و حتى يتم الشهر القانوني بصفة فعلية للحقوق الواردة على العقار يجب على الموثقين و كتاب الضبط و السلطات الإدارية أن يعملوا على إشهار جميع العقود أو القرارات القضائية الخاضعة للإشهار و المحررة من قبلهم أو بمساعدتهم خلال الآجال المحددة قانونا[1].

إلا أنه بالرجوع إلى نصوص القانون البحري و النصوص التطبيقية له لا نجد نصا يلزم مالك السفينة بأن يقوم بإجراءات تسجيل سفينته خلال مدة معينة، على الرغم من أنه قضى بمعاقبة كل من يتأخر في القيام به.

و بناء على ما سبق نصل إلى القول أن نظام تسجيل السفن حتى و لو إعتبر أداة للشهر القانوني كما في نظام السجل العقاري طبقا للقانون الجزائري، فإنه لا يمكن أن يسمو إليه، بل هو عبارة عن نظام خاص قائم بذاته يتمتع بإجراءات خاصة به، يهدف إلى تدعيم الأسطول التجاري البحري و مراقبته خاصة من حيث توافر شروط الجنسية الجزائرية فيه، و من جهة أخرى يهدف إلى شهر كل الحقوق الواردة عليه سواء كانت أصلية أو تبعية حفاظا على إستقرار المعاملات الواردة عليه.

نخلص من كل هذا أن تسجيل السفينة طبقا للتشريع الجزائري يعد بمثابة الميلاد القانوني لها حيث يفيد أساسا في تعيين السفينة تعيينا كاملا عن طريق إثبات كافة عناصر ذاتيتها، و في إثبات تمتع السفينة بالجنسية الجزائرية عن طريق الحصول على شهادة الجنسية (وثيقة الجزأرة) و الحق في رفع العلم الوطني، و من تم التمتع بكل آثار الجنسية و المتمثلة في الإستفادة من كل المزايا التي يخصصها القانون الجزائري للسفن الوطنية، و تمكين سلطات التسجيل من الإشراف عليها قصد تزويدها بكل الوثائق اللازمة لممارسة ملاحتها، و مراقبة مدى توافر شروط الجنسية الجزائرية فيها.

إلا أنه لا تتوقف أهمية التسجيل عند ترتيب الآثار السالفة الذكر مباشرة، بل يعد زيادة على ذلك سببا في إلزامية التأمين البحري عليها طبقا لأحكام الأمر المتعلق بالتأمينات، كما يعتبر السجل المخصص للسفينة بمثابة الأداة الرئيسية لشهر مختلف التصرفات الواردة عليها، سواء تعلق الأمر بحقوق عينية أصلية كحق الملكية أو تبعية كحق الرهن سواء بين المتعاقدين أو تجاه الغير.

---

[1] المادة 90 و 99 من المرسوم المتعلق بتأسيس السجل العقاري.

و من تم يبدو جليا التشابه القائم بين نظام تسجيل السفن و نظام السجل العقاري (الشهر العيني) طبقا للقانون الجزائري، إذ أن كل منهما نظاما عينيا و يرتب نفس الأثر من حيث وظيفة شهر الحقوق.

إلا أنه على الرغم من ذلك يظل نظام تسجيل السفن، نظام خاص قائم بذاته يهدف إلى إشراف السلطات الجزائرية على السفن الوطنية و مراقبتها، و شهر مختلف التصرفات الواردة عليها.

خاتمة

لقد كان لإختلاف الظروف الإقتصادية و السياسية و الإجتماعية، الأثر البالغ في أن تستقل كل دولة في تبني نظام خاص بها لتسجيل السفن بسجلاتها الوطنية، إلا أنه على الرغم من تباين نظام تسجيل السفن من دولة لأخرى، فإنه لايخرج بصفة عامة عن نمط أحد النظامين.

فإما أن يكون نظاما وطنيا، تقتصر الدولة فيه على تسجيل السفن التي تتوافرفيها شروط الجنسية الوطنية في سجلها الوطني للسفن دون غيرها، إلى جانب ضرورة توافر شروط أخرى، وهذاما تذهب إليه غالبية الدول، وإما أن يكون نظاما حرا أساسه سماح الدولة بتسجيل السفن في سجلها الوطني للسفن دون قيدها بشروط الجنسية الوطنية، ما عدا بعض الشروط الشكلية، وهذا ما تذهب إليه بعض الدول المعروفة بدول التسجيل الحر أو دول أعلام المجاملة.

ومن خلال دراسة نصوص القانون البحري و النصوص التطبيقية له نستخلص أن الجزائر ذهبت إلى ما تذهب إليه معظم الدول وهو تبني نظاما وطنيا خاصا بتسجيل السفن الوطنية (الجزائرية) دون غيرها من السفن.

و يقتصر التسجيل طبقا للقانون الجزائري على السفن التي تتوافر فيها شروط الجنسية الجزائرية أساسا، و المتمثلة في الملكية الوطنية و المقدرة بنسبة 51% و الطاقم الوطني، وكل العناصر التي بمقتضاها يتعين تحديد ذاتيتها كإختيار إسم لها و ميناء لتسجيلها و تقدير حمولتها (سعتها) ودرجتها.

وتهدف الجزائر من وراء تبني النظام الوطني لتسجيل السفن إلى مثل ما تذهب إليه غالبية الدول التي تأخذ بمثل هذا النظام، وهو إحكام الرقابة الإدارية على السفن الجزائرية، وبصفة خاصة التأكد من مدى توافر شروط الجنسية الجزائرية فيها، قصد تدعيم الأسطول التجاري البحري الجزائري و إزدهاره، مخالفة بذلك الهدف الذي تسعى إليه دول التسجيل الحر و المتمثل أساسا في الحصول على العائدات و الرسوم المفروضة على السفن المسجلة بسجلاتها.

و تعتمد الجزائر في سبيل تحقيق ذلك، على إلزامية إحاطة سلطات التسجيل بكل أمر يخص الوضعية القانونية للسفينة المسجلة، كوجوب الحصول على رخصة مسبقة عند الرغبة في بيعها أو بيع جزء منها لأجنبي، إلى جانب ضرورة إبلاغ سلطات التسجيل بكل تغيير يمس ملكية

السفينة، و إذا كان من شأن هذا التغيير حرمان السفينة من الجنسية الجزائرية، فإنه يترتب على ذلك شطبها من السجل الجزائري لقيد السفينة، و إلغاء وثيقة جزأرتها، و أما إذا كان من شأن هذا التغيير، عدم حرمان السفينة من الجنسية الجزائرية، فإن إسم المالك الجديد يذكر في سجل السفينة، و في وثيقة جزأرتها.

إنّ مضمون إمكانية الدولة في الرقابة و المتابعة الإدارية للسفينة في ظل النظام الوطني لتسجيل السفن يكمن في توافر رابطة بين السفينة و دولة التسجيل، و المتمثلة خاصة في الجنسية الوطنية، و التي تعد بمثابة علاقة حقيقية و عضوية بينهما [1][2]، إذ في حالة إنتفاء هذه العلاقة فإنه لا يتصور أن الدولة تستطيع مد رقابتها و إشرافها الإداري على السفن بصفة فعلية حتى و لو كانت مسجلة بسجلاتها، و هذا ما جعل النظام الوطني لتسجيل السفن يحظى بمكانة متميزة عن النظام الحرلتسجيل السفن و الذي تنعدم فيه أدنى علاقة عضوية بين السفينة و دولة التسجيل ماعدا علاقة شكلية إجرائية تنحصر في التسجيل فقط.

وبذلك يكون النظام الوطني لتسجيل السفن مطابقا لأحكام كل من المادة 5 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، و كذا نص المادة 91 من إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، و التي تقضي بوجوب إنشاء علاقة حقيقية و عضوية بين السفينة و دولة التسجيل، حتى تتمكن هذه الأخيرة من مباشرة سلطانها القانوني بصفة فعلية و رقابتها من الناحية الفنية و الإدارية و الإجتماعية على السفن التي تحمل علمها.

و حسنا فعل المشرع الجزائري في تبني مثل هذا النظام كونه يحقق الرقابة و المتابعة الإدارية لكل السفن المسجلة بالسجل الجزائري لقيد السفن.

و لم يجعل القانون البحري الجزائري من نظام تسجيل السفن أداة لأحكام الرقابة الإدارية فقط على السفن الجزائرية، بل جعل منه زيادة على ذلك أداة للشهر القانوني سواء بين المتعاقدين، أو تجاه الغير.

و على الرغم من تماثل نظام تسجيل السفن و نظام السجل العقاري طبقا للقانون الجزائري من حيث أن كلاهما نظاما عينيا يجعل الأول من السفينة و الثاني من العقار أساسا لشهر

---

(1) Jean Marc Roux, op.cit, p 64.

(2) j.c.p. op.cit, fascicule 1045, p 17.

التصرفات الواردة عليهما، و على الرغم من أن كلاهما يرتب نفس الأثـر المتمثـل في نقـل الملكيـة و شهرها بين المتعاقدين أو تجاه الغير من تاريخ قيد التصرف الوارد على السفينة، فإن نظام تسجيل السفن يعتبر نظام خاص قائم بذاته له شروطه الخاصة به، و إجراءاته المحـددة، و آثـار تـترتب علـى تسجيل السفينة طبقا لهذه الشروط و الإجراءات، تنحصـر في إثبـات الجنسـية و حـق التمتـع بكـل آثارها، و مراقبة شروط توافرها و الإشراف الإداري على السفينة، ومن جهة أخرى يحقـق الشـهر القانوني لمختلف التصرفات المقيدة في سجل السفينة.

و في هذا الصدد يتعين علينا أن نتسـاءل عـن مـدى فعاليـة نظـام تسـجيل السـفن في مراقبـة شروط جنسية السفينة (الملكية الوطنية)، و مدى مصداقيته في إعطـاء صـورة صادقـة عـن السـفينة المسجلة.

إن القول بأن نظام تسجيل السفن الوطني ينعدم من كل فعالية في إحكام الرقابة على جنسـية السفينة، و بالتالي ينعدم من كل مصداقية حول المعلومات الـواردة في سـجل السـفينة، إعتقـاد فيـه إجحاف لتقديره، حيث أن المشرع قيد التصرفات الناقلة لملكية السفينة الجزائريـة لأجنبي بشـرط الحصول على الرخصة المسبقة و بمعاقبة كل من لم يمتثل للقيام بذلـك، و بوجـوب إبـلاغ سـلطات التسجيل بكل تغيير لمالك السفينة.

و من تم يمكن القول أنه يمتاز بالمصداقية حول صحـة المعلومـات الـواردة في سـجل السـفينة، خاصة و أن نصوص القانون البحري و النصوص التطبيقية له جعلت من البيانات المدرجة في سجل السفينة المصدر الوحيد لكل ما يتعلق بالسفينة، لا يضاهيه في ذلك أي مصدر آخر.

إلا أنه لو سلمنا بفعالية نظـام تسـجيل السـفن، و مـن تم بمصداقيـة سـجل السـفينة بإعتبـاره المرجع الوحيد و الأصلي الذي يعكس الوضعية القانونية للسفينة، إذا تعلـق الأمـر بتصرفـات واردة عليها في أرض الوطن، فإنه قد يعكس غير الحقيقة أحيانا خاصة عندما يقـوم مـالك السـفينة ببيـع سـفينته (الجزائريـة) و هـي راسـية في إحـدى الموانـئ الأجنبيـة دون مراعـاة للأحكـام و النصـوص القانونية التي تحكم ذلك، مما يجعل الغير يطمئن إلى أن السفينة لا زالت علـى ملـك صاحبهـا المقيـد إسمه في سجلها لكن حقيقة الأمر غير ذلك.

و في ظل مثل هذا التجاوز الصـارخ، فكـان لازمـا مـن أن تتكـاثف الجهـود الدوليـة علـى الأقـل في إستغلال التطور التكنولوجي، و الذي تعرفه البشرية اليوم و المتمثـل في الإعـلام الآلي و الـدور

الذي يلعبه في حفظ المعلومات[1] حيث بات ضروريا في مد شبكة من الإعلام الآلي تربط بين مختلف موانئ العالم، تخزن فيها كل المعلومات المتعلقة بالسفن التي تجوب البحار مهما إختلفت جنسياتها، و بالتالي إمكانية إمتداد الرقابة على السفن الوطنية أينما كانت، طالما أن تضارب المصالح بين الدول وقفت حائلا في عدم إمكانية توحيد شروط تسجيل السفن.

René Rodiere/ Martine remond Gouilloud, op.cit, p 150. [1]

أولا : المراجع باللغة العربية

أ- المؤلفات

- أبي الفضل جمال الدين محمد مكرم إبن منظور، الإفريقي المصري. لسان العرب. المجلد الثالث عشر، بيروت : دار بيروت للطباعة و النشر، 1956.

- د. أحمد محرز. القانون التجاري الجزائري. الجزء الثاني، الطبعة الثانية، (بدون دار النشر)، 1980.

- د. إبراهيم أبو النجا. التأمين في القانون الجزائري. الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد. الجزء الأول، الطبعة الثانية، الجزائر : ديوان المطبوعات الجامعي، 1985.

- د. إبراهيم العنابي، قانون البحار، المبادئ العامة، الملاحة البحرية، الصيد البحري، الجزء الأول، القاهرة : دار الفكر العربي، 1985.

- د. هشام فرعون. القانون التجاري البحري. الطبعة الثانية، حلب : مديرية الكتب و المطبوعات، 1985.

- د. زهدور محمد. المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري. بحث لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون الخاص. جامعة الجزائر، معهد الحقوق و العلوم الإدارية، 1987.

- د. حمدي الغنيمي. محاضرات في القانون البحري الجزائري. الطبعة الثانية، الجزائر : ديوان المطبوعات الجامعية، 1988.

- د. حسين النوري. دراسة في القانون التجاري (الكمبيالة)، القانون التجاري البحري (السفينة). القاهرة : مكتب عين شمس، (بدون سنة).

- د. محمود سمير الشرقاوي. القانون البحري الليبي. الإسكندرية : المكتب المصري للطباعة و النشر 1970.

- الأستاذ محمود العنابي. قانون التسجيل العقاري التونسي علما و عملا. المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم، معهد البحوث و الدراسات العربية، قسم البحوث و الدراسات القانونية و الشرعية، 1973.

– د. ممدوح عبد الكريم حافظ. القانون الدولي الخاص وفق القانونين العراقي و المقارن. الطبعة الثانية، بغداد : دار الحرية للطباعة، 1977.

– القاضي ميشال خوري و المحامي أنطوان حداد. مشكلات النقل البحري و حلولها القانونية و فقا للعلم و أحدث الإجتهادات. (بدون دار النشر)، 1959.

–د. محمد حسنين. الوجيز في نظرية الحق بوجه عام. الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1985.

– د. محمد حسنين الوجيز في نظرية الإلتزام. مصادر الإلتزامات و أحكامها في القانون الجزائري. الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1983.

– د. محمد حسنين عقد البيع في القانون الجزائري. الجزائر : ديوان المطبوعات الجامعية، 1983.

– د. محمد حسنين. الوجيز في التأمينات الشخصية و العينية في القانون المدني الجزائري مقارنا بالتشريعين المصري و الفرنسي. محاضرات ألقيت على طلبة السنة الثالثة ليسانس، بمعهد الحقوق و العلوم الإدارية بن عكنون، جامعة الجزائر، 1983.

– المحامي محمد علوان. موسوعة تشريعات النقل البحري. الطبعة الأولى، القاهرة، عالم الكتب، 1979.

– د. مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، الإسكندرية : المكتب الحديث للطباعة و النشر، 1968.

– د. مصطفى الحفناوي. موسوعة في قوانين البحر، قانون البحار الدولي في زمن السلم. الجزء الأول، القاهرة : مكتبة الأنجلو المصرية، 1962.

– د. مصطفى كمال طه. القانون البحري اللبناني. بيروت : دار النهضة العربية للطباعة و النشر، 1968.

– د. سميحة القليوبي. موجز القانون البحري. الطبعة الأولى، القاهرة : مكتبة القاهرة الحديثة، 1969.

– الأستاذ عبد الرحمن ملزي. مطبوعة القانون البحري. ملخص المحاضرات التي ألقيت على طلبة السنة الرابعة ليسانس، بمعهد الحقوق و العلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 1986.

–د. عبد الرزاق السنهوري. الوسط في شرح المدني. كسب الملكية مع الحقوق العينية الأصلية المتفرعة عن الملكية (حق الإنتفاع و حق الأرتفاق). الجزء التاسع، القاهرة : درا النهضة العربية، 1968.

– د. عبد ا لله سليمان. شرح قانون العقوبات القسم العام، الجريمة. الجزء الأول، عين مليلة الجزائ : دار الهدى، (بدون سنة).

– د. عبد الفتاح عبد الباقي. نظرية الحق. الطبعة الثانية، القاهرة : مطبعة النهضة الجديدة، 1965.

– د. علي حسن يونس. أصول القانون البحري. القاهرة : دار الفكر العربي، 1968.

– د. علي جمال الدين عوض. القانون البحري، دراسة للقانون المصري و قوانين البلاد العربية مقارنة بالقانونين الفرنسي و الأنجليزي. القاهرة : دار النهضة العربية، 1969.

– د. صلاح محمد المقدم. تنازع القوانين في سندات الشحن و مشارطات إيجار السفينة، دراسة مقارنة في القانون البحري. بيروت : الدار الجامعية للطباعة و النشر، 1981.

– صداقي عمر. شهر التصرفات العقارية في القانون الجزائري. بحث لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر : معهد الحقوق و العلوم الإدارية، 1984.

– د. رفعت فخري أبادير. دروس في القانون البحري. القاهرة : دار الفكر العربي، 1975.

ب–المقالات و الدراسات

– محمد بن عمار. "مفهوم السفينة في القانون الجزائري". المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الإقتصادية و السياسية، العدد الأول، سنة 1993.

– عبد الرحمن ملزي. " أحكام تمتع السفينة بالجنسية الجزائرية". مجلة الشرطة، العدد 36، سنة 1986.

– صلاح الدين قورة. "دراسة موجزة عن قانون عقد العمل البحري في التشريع المصري". مجلة العمل العربية، العدد العاشر، سنة 1977.

–وضعية الأسطول البحري التجاري الوطني، دراسة غير منشورة عن وزارة النقل، مديرية البحرية التجارية، أكتوبر 1989.

ج – النصوص التشريعية الجزائرية

1–القوانين و الأوامر

–قانون رقم 79–07المؤرخ في 21جويلية و المتضمن قانون الجمارك.الجريدة الرسمية العدد 30

–الأمر رقم 66–155 في 8 جوان 1966 و المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

–الأمر رقم 74–86 في 17 سبتمبر 1974 و المتضمن إنشاء المعهد العالي للبحرية ببوسماعيل الجريدة الرسمية العدد 77

–الأمر رقم 75–59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون التجاري .الجريدة الرسمية العدد101

–الأمر رقم 75–58 المؤرخ في 30 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون المدني .الجريدة الرسمية العدد78

–الأمر رقم 75–74 المؤرخ في 12 نوفمبر 1975 والمتضمن إعداد مسح الأراضي العام و تأسيس السجل التجاري. الجريدة الرسمية العدد92

–الأمر رقم 76–80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري الجريدة الرسمية العدد29

–مشروع القانون البحري الجزائري الجديد.

–الأمر رقم 77–12 المؤرخ في 2 مارس 1977 و المتعلق بتنظيم الوظيفة القنصلية .الجريدة الرسمية العدد47

–الأمر رقم 95–07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 و المتعلق بالتأمينات الجريدة الرسمية العدد13

II المراسيم

– المرسوم رقم 63–81 المؤرخ في 5 مارس 1963 و المتعلق بجزأرة السفن . الجريدة الرسمية العدد13

–المرسوم رقم 63 –345 المؤرخ في 11سبتمبر 1963 و المتضمن إنضمام الجزائرإلى مختلف الإتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الحياة البشرية في البحر ،و الإتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء هيئة دولية إستشارية للملاحة البحرية .الجريدة الرسمية العدد66.

–المرسوم رقم 72–196 المؤرخ في 5 أكتوبر و المتعلق بالإعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية. الجريدة الرسمية العدد86

–المرسوم رقم 76 –62 المؤرخ في 25 مارس 1976 و المتعلق بإعداد مسح الأراضي العام.الجريدة الرسمية العدد 30

–المرسوم رقم 76–63 المؤرخ في 25 مارس 1976 و المتعلق بتأسيس السجل العقاري .الجريدة الرسمية العدد30

–المرسوم رقم 77 –60 المؤرخ في 01 مارس 1977 و المتضمن تحديد إختصصات قناصل الجزائر .الجريدة الرسمية العدد47

–المرسوم رقم 81–61 المؤرخ في 4 أفريل 1981 يحدد نوع حقوق الملاحة و كيفياتها و شروطها.

-المرسوم التنفيدي رقم 90-115 المؤرخ في 21أفريل 1990 و المتضمن إنشاء الوكالة الوطنية لتنمية الصيد البحري .الجريدة الرسمية العدد18

-المرسوم التشريعي رقم 94-13 المؤرخ في 28 ماي 1994 و المتضمن تحديد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري .الجريدة الرسمية العدد40

III- القرارات

-القرار المؤرخ في 25 نوفمبر 1963 و المتضمن إنشاء الدوائر البحرية.الجريدة الرسمية العدد92

-القرار المؤرخ في 20أوت 1969 و المتضمن إعادة تنظيم الدوائر البحرية.الجريدة الرسمية العدد 79

-القرار المؤرخ في 2 فيفري 1973 و المتضمن الإعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية .الجريدة الرسمية العدد17

-القرار المؤرخ غي 10 أفريل 1973 و المتضمن الإعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية .الجريدة الرسمية العدد83

-القرار المؤرخ في 19 سبتمبر 1977 والمتضمن الإعتراف بشركة التصنيف في ميدان القياسة الجريدة الرسمية العدد الأول

-القرار المؤرخ في 19 سبتمبر 1977 و المتضمن الإعتراف بشركة التصنيف في مجال الملاحة البحرية التجارية .الجريدة الرسمية العدد الأول .

-القرار المؤرخ في 17 ماي 1980 والمتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة .الجريدة الرسمية العدد22

_القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 14 جويلية 1980 و المتعلق بكيفيات تنظيم مديرية النقل في الولاية و تسييرها .الجريدة الرسمية العدد43

-القرار المؤرخ في 15 جويلية و المتعلق 1982 باللجان المحلية للتفتيش الخاصة بالملاحة و العمل البحري.الجريدة الرسمية العدد55

-القرار المؤرخ في 15 جويلية 1982 و المتضمن إنشاء لجنة الأمن المركزية .الجريدة الرسمية العدد55

-القرار المؤرخ في 5 ماي 1987 يحدد نوع شهادات الأمن في السفن .الجريدة الرسمية العدد39

-القرار المؤرخ في 5 ماي 1987 يحدد شروط تسليم شهادات الأمن في السفن و مدة صلاحيتها الجريدة الرسمية العدد 39.

القرار المؤرخ في 20 أوت 1988 يحدد كيفيات مسك السجل الجزائري لقيد و تدوين البيانات المطلوبة .الجريدة الرسمية العدد 47.

ثانيا - باللغة الفرنسية

A- OUVRAGES GENERAUX

- Emmanuel Du Pontavice. Le Statut Des Navires. Paris : Libraire de la cour de cassation, 1976.

- Georges Ripert. Droit Maritime. Tome premier, deuxième Edition, Paris : Collection Thaller, librairie Arthur rousseau, 1922.

- Georges Rippert. Droit Maritime. Tome second, quatrième Edition, Paris : Edition rousseau et cie, 1952.

- Jean Latty. Droit Maritime Appliqué, France : imprimerie nationale, 1952.

- Jean-Marc Roux. Les Pavillons De Complaisance. Paris : librairie générale de droit et de juris prudence, 1961.

- John Colombos. Le Droit International De La Mer. Traduction de la nouvelle édition du traité de Colombos, Paris : Pedone, 1952.

- Michel Dagot. La Publicité Foncière, Paris : presse universitaire de France, 1981.

- Olivier de Ferron. Le Droit International De La Mer, Tome premier, Paris : libraire Minard, 1958.

- Pierre Bauchet. L'économie Du Transport International De Marchandises Air et Mer. Paris : Economica, 1982.

- René Rodiere / Maritime Remond Gouilloud. La Mer Droits des Hommes ou Proie des Etats. Paris : Edition A. Pedone, 1982.

- René Rodiere. Droit Maritime. Septième Edition Paris : Dalloz, 1977.

- salah Abdiche. Les Effets du Transport Maritime sur l'Economie Nationale. DESS 203 transport et distribution Université de Paris I Pantheon Sorbone.

B-Périodiques

- Bureau véritas inland. Navigation register. Nancy : l'imprimerie Berger. 1er trimerstre, mars 1986.

- J.C.P commercial. Roger Jambu-Merlin et Jean Pierre Tosi. Société de Quirataires. Fascicule 1210, 1986.

- J.C.P commercial. Jérome de la porte, société de classification. Fascicule 1080, 1986.

- J.C.P commercial. Emmanuel Du Pontavice et Patricia Cordier. Navires et Autres Batiments de Mer. Fascicule 1045, 1991.

-*J.C .P commercial . Paulette Veau Fourniere et Daniel Veau , vente volontaire d' un navire, effets ,fascicule 1131,1991.*

C-conventions et traveaux de conference.

-La convention internationale pour l'unification de certaines régles en matiere de connaissement signée à Bruxelles le 25 aout 1924 journal officiel de la republique française . 18 décembre 1935.

-Convention des nations unies sur la haute mer signée a Geneve le 29 avril 1958.Jean Pierre Queneudec.Convention maritimes internationales .Edition .A.Pedone.Paris . 1970.

-Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer signée à Londres le1 nonvembre 1974 et son protocole.signée a londres le 17 février 1978 .journal officiel de la republique française 23 mai 1980 et 13 mai 1981.

-Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypotheques maritimes signée a Bruxelles le 27 mai 1967 J.C.P commercial . fascicule 1096.1985.

-Convention internationle des Nations unies sur le droit de la mer signée a montego Bay (jamaique) le 10 décembre 1982 .projet de convention sur le droit de la mer (texte officieux) O.N.U. troisième conference A/conf.62/WP.10/ rev 3 le 27 aout 1980.

-Convention des Nations unies sur les conditions d'immatriculation des navires, tenu a Geneve , volume II , New York ,rapport nations unies,1990

الفهرس

الموضوع | رقم الصفحة

الموضوع	رقم الصفحة

الموضوع رقم الصفحة

الموضوع | رقم الصفحة

الموضوع | رقم الصفحة